



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

2617 /A.B. BR/ 2011
zu 2826 /J. BR/ 2011
Präs. am 14. Juni 2011

An den
Präsidenten des Bundesrates
Gottfried KNEIFEL

GZ. BMVIT-10.000/0029-I/PR3/2011
DVR.0000175

Parlament
1017 Wien

Wien, am 31. Mai 2011

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesräte Preinerder und KollegInnen haben am 14. April 2011 unter der Nr. 2826/J an mich eine schriftliche Anfrage betreffend Kahlschlag im ÖBB Schienen-Güterverkehr gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 6:

- *Wie verträgt sich die Geschäftspolitik der RCA mit dem wesentlichen verkehrspolitischen Ziel des Bundes, den Güterverkehr so weit wie möglich von der Straße auf die Schiene zu verlagern?*
- *Welche Maßnahmen haben Sie als Eigentümervertreterin ergriffen, um dieser Geschäftspolitik der RCA entgegen zu wirken?*
- *Welche Auswirkungen werden die skizzierten bereits eingetroffenen und in der Zukunft zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auf die Verkehrssicherheit und die wesentlichen Klima- und Luftschadstoffe haben?*
- *Wer wird die Verantwortung für allfällig finanzielle Auswirkungen einer derartigen Geschäftspolitik tragen?*
- *Wird hier das Verursacherprinzip zur Anwendung kommen?*
- *Werden Sie im Raum stehende weitere Erhöhungen der Frachttarife als Eigentümervertreterin zulassen?*



Die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Straße auf die Schiene stellt aus meiner Sicht eine der wesentlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen des bmvit dar. Ein hoher Schienenanteil wird durch eine Vielzahl an Maßnahmen unterstützt.

Die Rail Cargo Austria AG (RCA) ist seit vielen Jahren ein zuverlässiger Logistikpartner der österreichischen Wirtschaft. Im Rahmen der bewährten Partnerschaft wurde über viele Jahre eine Güterverkehrsleistung aufgebaut, die europaweit im Spitzenfeld liegt. Während in anderen europäischen Ländern aus Kostengründen der Gütertransport massiv auf die Straße verlagert wurde, wurde durch volkswirtschaftlich gewollte Förderungen des bmvit (insbesondere Anschlussbahnen) und durch die Preisgestaltung der Bahnunternehmen in Österreich ein europäischer Spitzenwert im Modal Split Schiene/Straße etabliert.

Der Schienenverkehr in Österreich macht jetzt gerade große Veränderungen durch. Im Personenverkehr werden die Verbindungen und Leistungen gerade völlig transparent und klar nachvollziehbar geregelt, im Güterverkehr muss eine deutlich höhere Wirtschaftlichkeit als bisher erzielt werden.

Notwendige Sanierungsmaßnahmen umfassen laut RCA in erster Linie Kostensenkungen bei RCA und den ÖBB-konzern-eigenen Lieferanten. Schwerpunkte sind hierbei nachhaltige Effizienzsteigerungen in der Produktion und eine optimierte Organisationsstruktur.

Durch die Absenkung des Infrastrukturbenützungsentgelts (IBE) wurde der Schienengüterverkehr bereits mit Wirksamkeit vom 12. Dezember 2010 um rund 17% entlastet. Das bmvit hat der von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgeschlagenen Senkung des IBE im Güterverkehr zugestimmt, um im Sinn des verkehrspolitischen Ziels der Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Straße auf die Schiene den Schienengüterverkehr durch eine Entlastung auf der Kostenseite anzukurbeln. Die Senkung des IBE stellt eine diskriminierungsfreie Maßnahme dar, die allen am Güterverkehrsmarkt tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Gute kommt.

Die Verträge über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Kombinierten Verkehr sowie im Gefahrgutverkehr, die mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (Privatbahnen und der Rail Cargo Austria AG) abgeschlossen werden, regeln die Bestellungen für



Beförderungen im Kombinierten Verkehr sowie für Beförderungen von gefährlichen und umweltgefährdenden Gütern. Im Sinne der Zielsetzungen einer höchstmöglichen Verkehrsverlagerung und Transparenz wird die Höhe der Abgeltungen auf Grundlage der tatsächlich erbrachten Leistungen festgelegt. Um die verkehrspolitische Zielsetzung des bmvit, vor allem den Kombinierten Verkehr, effizient und effektiv zu unterstützen und die Treffsicherheit der gemeinwirtschaftlichen Leistungen in diesem Bereich zu erhöhen, wurden bereits im Vertrag 2010 über die Bestellungen für Beförderungen im Kombinierten Verkehr die Abgeltungsbeträge im unbegleiteten Kombinierten Verkehr mit Wirksamkeit vom 1. Mai 2010 angepasst.

Die Verträge betreffend gemeinwirtschaftliche Leistungen im Güterverkehr werden außerdem im Jahr 2011 fortgeführt und hierfür stehen über 100 Mio. Euro (für Privatbahnen und Rail Cargo Austria AG) zur Verfügung.

Sollten zusätzliche Leistungen gewünscht werden, dann können über die Bundesbestellung hinaus selbstverständlich auch von Ländern solche bei den Bahngüterverkehrsunternehmen analog zum Personenverkehr bestellt werden.

Parallel dazu wird die Schieneninfrastruktur massiv ausgebaut. In diesem Zusammenhang möchte ich auf die bereits Ende des Vorjahres präsentierte größte Infrastrukturoffensive der zweiten Republik verweisen, die tausende Einzelmaßnahmen enthält und eindeutig die verkehrspolitische Zielsetzung zur Attraktivierung des Verkehrsträgers Schiene belegt.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Stimmt es, dass sich der Vorstand der RCA bereits mit weiteren Schließungen von Verledebahnhöfen per 31.12.2012 befasst hat?*
- *Wie wird die absehbare Tarifpolitik der RCA im Vergleich zum Jahr 2010 aussehen?*

Die selbstständige Tätigkeit ausgegliederter Einrichtungen in privatrechtlicher Form ist keine Verwaltungstätigkeit, die der politischen Kontrolle iSd. Art. 52 Abs. 1 B-VG unterliegt. Daran ändert auch die Regelung des Art. 52 Abs. 2 B-VG nichts, die nur klarstellen wollte, dass das Interpellationsrecht in Bezug auf ausgegliederte Einrichtungen nur insoweit besteht, als der Bundesminister auf die Tätigkeit der ausgegliederten Einrichtungen eine Ingerenzmöglichkeit besitzt (vgl. Kahl in Korinek/Holoubek, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, RZ 28f. zu Art. 52 B-VG).

Die vorliegenden Fragen betreffen daher keine in die Zuständigkeit des bmvt fallenden Gegenstände der Vollziehung, insbesondere auch keine Angelegenheiten der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten und sind somit von dem in § 90 Geschäftsordnungsgesetz 1975 idgF. determinierten Fragerecht nicht erfasst.

Zu den Fragen 9 und 10:

- *Wie stehen Sie zur Geschäftspolitik der ÖBB Infrastruktur AG, regionale Bahnstrecken vorwiegend derart stark zu vernachlässigen, sodass diese absehbar aus Sicherheitsgründen für Güter- und Personenverkehr unbenutzbar werden?*
- *Was unternehmen Sie gegen derartige Tendenzen?*

Ich darf hierzu klarstellen, dass seitens des bmvt die Zielsetzungen der Konsolidierung des Bahnnetzes, einer Fokussierung der Schieneninfrastruktur auf das Zielnetz 2025+ sowie einer möglichst effizienten Erbringung öffentlicher Verkehrsleistungen verfolgt werden. Die in diesem Zusammenhang angewendete Strategie legt den Schwerpunkt nicht auf die Einstellung von Strecken, sondern sieht vor, dass sämtliche Strecken auf ihre Schienenadäquanz hin untersucht werden. Auf diese Weise kann die effiziente Erbringung des öffentlichen Verkehrs durch Kooperation mit regionalen Gebietskörperschaften als Partner erreicht werden. In Niederösterreich ist das gemeinsam mit dem Land mit der Grundsatzvereinbarung bezüglich Übergabe von Eisenbahnstrecken sowie deren Finanzierung vom 14. Jänner 2010 gelungen.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Doris Duf'.