



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

1580 /AB

2004 -05- 21

zu 1584 /B

GZ. 10000/22-CS3/04 DVR 0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 19. Mai 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1584/J-NR/2004 betreffend Entwicklung bei Rollender Landstraße und unbegleitetem Kombiverkehr auf der Schiene nach dem De-Facto-Wegfall des Ökopunktesystems, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 24. März 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg muss von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie grundsätzlich festgestellt werden, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen- und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen worden ist. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen- und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht-Führung von Zügen der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich).

Einflussnahmen durch den Verkehrsminister sind daher nicht möglich. Das ehemals weit gefasste Weisungsrecht des Bundesministers ist gemäß § 12 BBG 92 auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt worden.

Ebenso unterliegt die Wahl von Geschäftsfeldern oder Marktstrategien der freien Entscheidung des Managements der ÖBB (Vorstand) und wird nur durch die Grenzen der Geschäftsordnung des Vorstandes eingeschränkt, die bestimmte Tätigkeiten und Maßnahmen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig machen kann. Ausnahmen sind - wie oben erwähnt - nur in den sehr eingeschränkten Fällen des § 12 BBG (Verkehrspolitische Weisung und Weisung im Falle von Naturkatastrophen) möglich. Solche Weisungen sind jedoch auch durch den Weisungsgeber (= Bund) in jedem Einzelfall anzuordnen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

Durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 und die dadurch geschaffene ÖBB-Holding AG mit ihren Töchtern Personenverkehr- und Güterverkehrs AG ändert sich an diesen Vorgaben nichts.

Zum Motiventeil:

Dem Verkehrsressort ist jedoch bekannt, dass, derzeit Probleme mit der Inanspruchnahme der Rollenden Landstraße festzustellen sind. Auslastungsprobleme bestehen im Wesentlichen auf der

GZ. 10000/22-CS3/04

Brennerachse, während die von Wels ausgehenden Verbindungen über die Tauern-, die Pyhrn- und die Donauachse gleichbleibende und teilweise sogar leicht steigende Inanspruchnahme aufweisen.

Wie in der Anfragebegründung weiter richtig dargestellt, sind Auslastungsprobleme auch auf den Wegfall bestimmter der Lenkungsmechanismen zurückzuführen.

Es ist aber auch übereinstimmende Ansicht aller Marktteilnehmer, dass finanzielle Anreize alleine nicht ausreichen, um den Fortbestand der RoLa zu sichern. Die Bereitschaft des Transportgewerbes zur Inanspruchnahme der Schiene kann nicht nur über den Preis stimuliert werden, es ist erforderlich, qualitativ hochstehende Angebote bereitzustellen, dies wird die Aufgabe der Bahnen und Operateure sein (RoLa als marktfähiges Produkt).

Das bmvt ist interessiert, sowohl den unbegleiteten als auch den begleiteten Kombinierten Verkehr im Hinblick auf eine möglichst effiziente Verlagerung von Teilen des Güterverkehrs auf die Schiene auch finanziell zu unterstützen.

Dabei ist es erforderlich, alle Zahlungen so zu positionieren, dass sie den größtmöglichen Verlagerungseffekt zeitigen, wettbewerbsneutral und marktkonform gestaltet werden und den Marktteilnehmern (Eisenbahnen und Operateure) wirtschaftliches Überleben ermöglichen.

Gerade durch das neue Bundesbahnstrukturgesetz, die Liberalisierung und die Gespräche über die Neugestaltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen bieten sich Möglichkeiten, um die zur Verfügung stehenden Mittel sparsam und noch zielgerichteter als bisher einzusetzen. Entsprechende Konzepte befinden sich in Ausarbeitung.

Zur Beantwortung der einzelnen Fragen habe ich auch die ÖBB um Stellungnahme ersucht.

Frage 1:

Wie stellt sich die Entwicklung von Zahl der Sendungen und der Auslastung der RoLa-Züge in den Monaten Jänner, Februar, März und April 2004 im Vergleich zu denselben Monaten des Jahres 2003 im einzelnen auf den RoLa-Strecken in bzw. durch Österreich dar?

Antwort:

Die Entwicklung von beförderten LKWs und Auslastung der ROLA-Züge in den Monaten Jänner bis März 2004 stellt sich im Vergleich zu 2003 wie folgt dar:

Relation	Beförderte LKW			Auslastung der Züge		
	2003	2004	+ / -	2003	2004	+ / -
Brennersee – Manching	23.688	17.668	- 6.020	82 %	58%	- 24 %
Wörgl – Verona	5.939	6.357	+ 418	81 %	80%	- 1 %
Wörgl – Trento	7.349	4.629	- 2.720	78 %	65%	- 13 %
Wörgl – Bozen	428	0	- 428	57 %	0%	- 57%
München – Bozen	2.091	0	- 2.091	72 %	0%	- 72%
Wels - Villach	18.171	19.162	+ 991	95 %	91%	- 4%
Salzburg – Ljubljana	3.965	3.042	- 923	88 %	74%	- 14 %
Wels – Maribor	7.030	8.904	+ 1.874	92 %	90%	- 2%
Wels – Sopron	11.344	10.823	- 521	83 %	79%	- 4 %

GZ. 10000/22-CS3/04

Wels – Kiskundorozsma	10.070	12.519	+ 2.449	87 %	88%	+ 1 %
Wels - Glogovat	2.240	3.047	+ 807	73 %	86%	+13 %
Gesamt	92.315	86.151	- 6.164	85 %	77%	- 8 %

Frage 2:

Welche Unterlagen zur Marktentwicklung der einzelnen „Rollenden Landstraßen“ durch Österreich ab dem 1.5.2004 liegen Ihnen vor, insbesondere hinsichtlich der einzelnen Beitrittsstaaten?

Antwort:**Brenner:**

Hier zeigt sich der Wegfall der deutschen und italienischen Kunden.

Ungarn:

Nach dem vorliegenden Marktbericht der Operateure (Ökombi) fahren mit der RoLa von Wels – Sopron in erster Linie Kunden aus den Beitrittsländern, sodass der Zeitraum ab Mai beobachtet werden muss.

Die Nationalitätenstatistik der Verbindung von Wels – Kiskundorozsma weist erheblich mehr Kunden aus Rumänien, Türkei oder Bulgarien aus, sodass die Inanspruchnahme noch steigerungsfähig ist.

Slowenien:

In den Verbindungen Wels – Maribor und Salzburg – Ljubljana wird das Aufkommen der türkischen LKWs weiterhin stabil eingeschätzt.

National:

Nach Angaben des Vermarkters Ökombi stammen ca. die Hälfte der RoLa-Benützer der Verbindung Wels – Villach aus Beitrittsländern und fällt somit ab Mai nicht mehr unter die Bestimmungen eines Kontingents oder anderer Regelungen. In diesem Marktsegment sind Bahnen und Operateure gefragt, die RoLa zu einem marktfähigen Produkt weiter zu entwickeln. Es kann nicht Daueraufgabe der Verkehrspolitik sein, Bahnen und Operateuren RoLa-Kunden quasi zuzutreiben.

Frage 3:

Wie stellt sich demgegenüber die Entwicklung beim Unbegleiteten KV dar?

Antwort:

Entwicklung im unbegleiteten Kombinierten Verkehr der ÖBB in den Monaten Jänner bis März 2003 / 2004:

	2003	2004	2003	2004
	Bruttotonnen	Bruttotonnen	Beladene Wagen	Beladene Wagen
UKV Gesamt	2.868.525	2.822.771	117.675	116.345
+ / - VJ		-1,60%		-1,13%

Quelle: RTL-M-Statistik vom 4. April 2004

GZ. 10000/22-CS3/04

Fragen 4, 5 und 6:

Wie hoch waren die für Zwecke des Kombinierten Verkehrs an die ÖBB in den Jahren

a) 2000, b) 2001, c) 2002, d) 2003 überwiesenen Mittel aus „Gemeinwirtschaftlichen Leistungen“ im einzelnen?

Wie hoch ist jeweils der in den Bereich des Begleiteten KV geflossene Anteil dieser Mittel gewesen?

Wie hoch waren die für Zwecke des Kombinierten Verkehrs an andere im Schienenverkehr tätige Unternehmen in den Jahren a) 2000, b) 2001, c) 2002, d) 2003 überwiesenen Mittel aus "Gemeinwirtschaftlichen Leistungen" im einzelnen?

Antwort:

Grundsätzlich werden mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in Österreich Kombinierten Verkehr betreiben, bei Vorliegen der Voraussetzungen gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge abgeschlossen.

Gemäß dem zwischen dem bmvit und den ÖBB abgeschlossenen Gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrag wurden folgende Leistungen für Zwecke des Kombinierten Verkehrs an die ÖBB getätigt:

	2000	2001	2002	2003
Anlage 3 - Combiverkehr	74.975.836	67.306.672	52.325.894	45.914.506
Vertragssumme	65.405.551	58.138.267	50.870.984	47.000.000
Verlagerungsbonus/-malus	11.387.106	9.168.405	1.454.910	-1.085.494
RoLa-Preissenkungsaktion 1999 (von ÖBB getragen)	-1.816.821			
Anlage 5	11.779.525	12.406.740	6.057.986	0
RoLa-Preissenkungsaktion	11.627.653	12.235.060	5.880.145	
Straba-Erstattung, ÖBB-Anteil	151.872	171.680	177.841	
Anlage 6	0	0	0	1.857.947
Straba-Erstattung, ÖBB-Anteil				189.212
RoLa-Sondertarifaktion				1.668.735
Summe KLV	86.755.361	79.713.412	58.383.880	47.772.453

Die Mittel aus dem Titel RoLa-Preissenkungsaktion bzw RoLa-Sondertarifaktion werden für den Bereich Begleiteter KV verwendet.

Die Mittel der Anlage 3 (Vertragssumme + Verlagerungsbonus/-malus) werden für die erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen des gesamten Kombinierten Verkehrs, also RoLa und UKV, im Transit durch Österreich, verwendet und daher auch nicht getrennt zugeschieden.

Gerade in einem liberalisierten Güterverkehrsmarkt ist es aber erforderlich, Unternehmen, die im Wettbewerb stehen, entsprechenden Vertrauensschutz zu geben und ihnen die Wahrung von wesentlichen Geschäftsgeheimnissen zu gewährleisten.

GZ. 10000/22-CS3/04

Alle mit Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge über gemeinwirtschaftliche Leistungen sind privatrechtlicher Natur und tangieren wesentliche kaufmännische Interessen dieser Unternehmen.

Es ist daher um Verständnis zu bitten, dass Zahlen, die nicht im Bundesfinanzgesetz enthalten sind, nicht öffentlich bekanntgegeben werden können.

Frage 7:

Können Sie die Verwendung der für Zwecke des Kombinierten Verkehrs an die ÖBB in den Jahren a) 2000, b) 2001, c) 2002, d) 2003 überwiesenen Mittel aus „Gemeinwirtschaftlichen Leistungen“ im einzelnen belegen? Wenn ja, bitte um Übermittlung der entsprechenden Berichte der ÖBB (die nach dem Bundesbahngesetz dem Nationalrat ohnedies jährlich zu übermitteln gewesen wären) sowie entsprechender Evaluierungen dieser Berichte, sofern solche seitens Ihres Hauses oder seitens Dritter in Ihrem Auftrag durchgeführt wurden.

Antwort:

Im Zuge der Jahresabrechnung werden meinem Ressort zu allen Themenbereichen des GWL-Vertrages detaillierte Aufstellungen, Berichte und sonstige vereinbarte statistische Unterlagen zur Verfügung und zur Prüfung bereitgestellt.

- Der gemeinwirtschaftliche Leistungsvertrag mit den ÖBB weist die für eine leistungsbezogene Abrechnung erforderliche Detaillierung auf.
- Die Abrechnung erfolgt auf Basis tatsächlich erbrachter Leistungen.
- Die Zahlungen des Bundes erfolgen auf Preisbasis, sie sind grundsätzlich kostenorientiert, stellen aber keinen Kostenersatz im engeren Sinn dar.
- Die Jahresabrechnung der ÖBB wird vom Bund bzw. von den dazu beauftragten Wirtschaftsprüfern genau geprüft. Diese Rechnungsprüfung unterliegt im Hinblick auf die darin enthaltenen Geschäftsgeheimnisse ebenfalls der Vertraulichkeit.

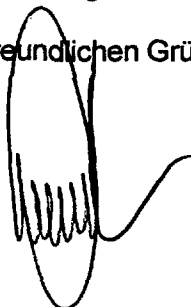
Frage 8:

Auf welcher rechtlichen Grundlage ist die Vorgangsweise der ÖBB gedeckt, gegenüber den Kombioperatoren tendenziell Vollpreise zu verlangen, obwohl das Risiko der ÖBB durch die Zahlungen für Gemeinwirtschaftliche Leistungen bereits abgedeckt ist?

Antwort:

Da die Aufwendungen auf manchen Achsen höher als die am Markt erzielbaren Erlöse sind, werden die gemeinwirtschaftlichen Mittel von den ÖBB nicht nur zur Abdeckung des Auslastungsrisikos herangezogen, sondern auch zur Abgeltung zwischen den Erlösen und den tatsächlichen Aufwendungen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'O' followed by several vertical strokes and a long horizontal line extending to the right.