

XXIV. GP.-NR

14016 IAB

21. Mai 2013

zu 14293 J



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

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

GZ: BMVIT-10.000/0004-I/PR3/2013
DVR:0000175

Wien, am 21. Mai 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Peter Haubner, Kolleginnen und Kollegen haben am 21. März 2013 unter der **Nr. 14293/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Entfall von Bahnleistungen und Sanierungsprogramm der Rail Cargo Austria AG (RCA) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 10 und 12:

- Was unternehmen Sie als Eigentümervertreterin der ÖBB, um diesem Trend – Rückzug der RCA als Güterverkehrsparte der ÖBB aus Kerngeschäftsbereichen – entgegenzuwirken?
- Mit welchen konkreten Maßnahmen werden Sie gegensteuern, um die für den Wirtschaftsstandort Österreich wichtige Flächenbedienung im Schienengüterverkehr weitgehend aufrecht zu erhalten?
- Bis wann werden Sie diese Maßnahmen umsetzen?
- Wenn nein, warum nicht?
- Mit welchen künftigen Einschränkungen, Beschneidungen und Kürzungen muss die auf die Schiene setzende heimische Wirtschaft rechnen?
- Können Sie weitere Tarifsteigerungen der RCA ausschließen?
- Wie stellt sich die Marktanteilsentwicklung der RCA hinsichtlich UKV (Container, Sattelaufleger, Wechsellaufbauten), Einzelwagenverkehren und Ganzzugsverkehren (Kombinierter Verkehr, Konventioneller Verkehr) dar?
- Warum wird das von der Europäischen Kommission im Sommer 2012 genehmigte



Beihilfeprogramm (Fördervolumen) zugunsten des Schienengüterverkehrs in Österreich nur zu 40 Prozent ausgeschüttet?

- *Sind Änderungen bei den Förderungen zur Belebung des nationalen UKV (zB Sattelaufleger, WAB) bzw. von Einzelwagenverkehren (z.B. Importe, Exporte) geplant?*
- *Wenn ja, welche?*
- *Halten Sie eine standortbezogene Direktförderung für österreichische Betriebe, die abseits der Hauptstrecken den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene nutzen, für eine mögliche Maßnahme?*

Grundsätzlich ist anzumerken, dass das von der Rail Cargo Austria AG (RCA) zur Verfügung gestellte Angebot an Güterverkehrsleistungen das Unternehmen einerseits zu einem langjährigen und zuverlässigen Logistikpartner für die österreichische Wirtschaft gemacht und andererseits zu einem Modal Split Schiene/Straße geführt hat, der im europäischen Vergleich im Spitzenfeld liegt. Die österreichische Wirtschaft profitiert dabei von einem, vor allem bei Inlandstransporten, sehr vorteilhaften Preis-/Leistungsverhältnis und einem ausgesprochen flächendeckenden Schienennetz.

Gleichzeitig darf in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass die RCA als ein am Markt tätiges Güterverkehrsunternehmen eigenständig und ergebnisorientiert nach wirtschaftlichen Kriterien agieren muss.

Zu Frage 11:

- *Wie beurteilen Sie den Vorschlag, die Anschaffung von Transportbehältnissen (Container, Wechsellaufbauten, etc.) durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionen oder Industrieunternehmen zu fördern?*

Ich darf Sie in diesem Zusammenhang auf das mit € 18 Mio. dotierte Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr des bmvit hinweisen, das von der AWS/ERP-Fonds abgewickelt wird. Durch dieses Förderprogramm werden Transportgeräte für den intermodalen Verkehr, der Einsatz von innovativen Technologien und Systemen sowie diesbezüglich Machbarkeitsstudien gefördert. Das aktuelle Förderprogramm läuft vom 1. Jänner 2009 bis 31. Dezember 2014 und es ist auch eine Verlängerung über 2014 hinaus geplant.

Mit Hilfe des Förderprogramms werden rd. 4 Millionen Tonnenkilometer von der Straße verlagert, womit eine Vermeidung von nahezu 300.000 Tonnen CO₂ sowie 4.000 Tonnen NO_x möglich ist.



Zu den Fragen 13 und 14:

- *Warum ist es mit dem Budget 2013 zu einer Halbierung der Anschlussbahnförderung von 15 auf 7,5 Mio. € gekommen?*
- *Wie erklären Sie den Widerspruch dieser Maßnahme zu dem BMVIT Budget Wirkungsziel 2 „Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit“?*

Im Jahr 2007 wurde zusätzlich zum Förderinstrumentarium der Anschlussbahn- und Terminalförderung im bmvit die Möglichkeit der Einreichung auf Basis derselben Richtlinie im Klima- und Energiefonds der Bundesregierung geschaffen. Diese Vorgehensweise orientierte sich an der seinerzeitigen, starken Nachfrage nach Anschlussbahnförderungsmitteln aufgrund der regen Investitionstätigkeit der heimischen Unternehmen. Im Jahre 2010 wurde die Abwicklung der Anschlussbahn- und Terminalförderung im Klima- und Energiefonds der Bundesregierung gebündelt um Doppelgleisigkeiten zu beenden.

Die Budgetansätze des bmvit für die Jahre 2012 bzw. 2013 werden in diesem Zusammenhang nunmehr ausschließlich für das Bedecken bereits vor dem Jahr 2012 eingegangener Verpflichtungen verwendet. Über den Klima- und Energiefonds stehen auch weiterhin ausreichend Mittel zur Verfügung, im Jahr 2012 wurde der Ansatz des KLIEN aufgrund der gegenwärtig zurückhaltenden Investitionstätigkeit der verladenden Unternehmen überdies nur zum Teil ausgeschöpft.

Zu Frage 15:

- *Gibt es Fälle einer Rückzahlung der Anschlussbahnförderung?*

Seit Bestehen der Instrumentarien der Anschlussbahn- und Terminalförderung gab es aufgrund des Nichterfüllens der vertraglich vereinbarten Vertragsinhalte immer wieder Rückforderungen seitens des Bundes gegenüber den Förderungsempfängern, welche auch zu Rückzahlungen geführt haben.

Zu Frage 16:

- *Besteht die Absicht, das Anschlussbahn-Förderregime zu lockern (hinsichtlich des Entfalls von Förderungsrückzahlungen), wenn keine Bedienung mehr durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt?*

Wenn die Transportverpflichtung nicht erfüllt werden kann und dieser Umstand nicht durch den Vertragspartner zu vertreten ist, wozu auch die Einstellung von Strecken bzw. die Nichtmehrbedie-



nung durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zählt und der Vertragsnehmer glaubhaft nachweisen kann, dass kein die Bedienung fortsetzendes Eisenbahnverkehrsunternehmen gefunden werden kann, gelten die wechselseitigen Verpflichtungen aus dem Fördervertrag als erfüllt.

Zu Frage 17:

- *Wie beurteilen Sie den Vorschlag, die Anschlussbahnförderung neben der Errichtung und Erweiterung auch für die Instandhaltung von bestehenden Anschlussbahngleisen zu gewähren?*

Der o.a. Vorschlag wird seitens meines Ressorts, wie auch andere Vorschläge zur Effizienzsteigerung und Treffsicherheit der ausgeschütteten Förderungen, geprüft.

Zu Frage 18:

- *Zur Auswirkung auf den Modal Split: Wie hoch wird seit der Schließung von Güterverladestellen seit 2010 der mengenmäßige Verlust bei Transportleistungen aufgrund dieser Sanierungsmaßnahmen beziffert?*

Der Anteil der Schiene an den Verkehrsleistungen im Güterverkehr hat sich in Österreich - auf Basis von vorläufigen Daten - zwischen 2010 und 2012 nicht verändert, die Schiene konnte den international vergleichsweise sehr hohen Wert von 32% der gesamten Güterverkehrsleistung (Schiene, Straße, Wasserstraße) halten.

Es ist anzumerken, dass alle drei Verkehrsträger im Zeitraum 2010 bis 2012 Rückgänge verzeichneten.

Verkehrsleistung in Mrd. Netto-Tonnenkilometer

	Straße	Schiene	Schiff
2010	39,7	19,8	2,4
2011	41,2	20,3	2,1
2012	39,5	19,5	2,2

Modal Split

	Straße	Schiene	Schiff
2010	64%	32%	4%



2011	65%	32%	3%
2012	65%	32%	3(*)%

Anmerkung: aktuelle Zahlen auf Basis der Verkehrsentwicklung im A+S Straßennetz sowie von Gesamtbruttotonnenkilometer im Schienennetz abgeschätzt.

(*) Exakter Wert 3,58. Es wurde abgerundet, damit die Summe 100% ergibt.

Zu Frage 19:

- *Durch die genannten Entwicklungen gewinnt der Straßengüterverkehr von der Schiene abgewanderte Transportmengen: Wie hoch sind die dadurch entstandenen CO₂-Emissionen (seit Dezember 2010)?*

Da gemäß Frage 18 insgesamt keine Verlagerung von der Schiene auf die Straße zu verzeichnen war, entstanden insgesamt auch keine zusätzlichen CO₂ Emissionen.