
14823/AB XXIV. GP

Eingelangt am 13.08.2013

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 W i e n

GZ. BMVIT-10.000/0010-I/PR3/2013
DVR:0000175

Wien, am . August 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Gradauer und weitere Abgeordnete haben am 13. Juni 2013 unter der **Nr. 15127/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend unmäßige Erhöhung der Tarife der ÖBB bei Gütertransporten gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3 sowie 6 bis 8:

- *Wie stehen Sie als Verkehrsministerin zu dieser Tarif(neu)gestaltung der ÖBB?*
- *Aus welchen Gründen kam es zu den (immensen) Tarifierhöhungen?*
- *Inwieweit sind die von der RCA verteuerten Einzelwagentransporte nunmehr kostendeckend bzw. wo genau sind sie nicht kostendeckend?*
- *Sind Sie der Meinung, dass die Tarifgestaltung der ÖBB Rail Cargo Austria für die heimischen Wirtschaftsbetriebe tragbar ist?*
- *Gibt es aus Ihrer Sicht eine Lösung für diese Problematik?*
- *Widerspricht dieses Beispiel nicht Ihrem Ansinnen, den Güterverkehr dauerhaft von der Straße auf die Schiene zu verlagern?*

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Grundsätzlich möchte ich anmerken, 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 sehr vorteilhaften Preis-Leistungsverhältnis und einem ausgesprochen flächendeckenden Schienennetz.

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

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Welche Förderungen hat es bisher gegeben (Aufgliederung nach auszahlender Stelle, Förderempfänger, Förderumfang)?*
- *Wann und mit welchen Auswirkungen wurden die Förderungen um- bzw. eingestellt?*

Über die durch den Bund bei den ÖBB sowie den Privatbahnen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) wird gemäß Bundesbahngesetz und Privatbahngesetz jährlich vom bmvit der Gemeinwirtschaftliche Leistungsbericht dem Nationalrat vorgelegt, aus dem die detaillierten Förderdaten hervorgehen.

Was die Umstellung von Fördermaßnahmen betrifft, so wurden die GWL für den Schienengüterverkehr 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. 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.