

XXIV. GP.-NR

3626/AB

11. Jan. 2010

zu 3677/J



DORIS BURES

Bundesministerin

für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-10.000/0055-I/PR3/2009

DVR:0000175

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

Wien, am 11. Jänner 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Haubner, Kolleginnen und Kollegen haben am 12. November 2009 unter der Nr. 3677/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Erhöhung der Tarife im nationalen unbegleiteten Kombinierten Verkehr durch die Rail Cargo Austria AG sowie gleiche Rahmenbedingungen für die Marktteilnehmer am österreichischen Eisenbahnmarkt gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- Welche Berechtigungsgrundlage hat die vorgenommene Tariferhöhung durch die Rail Cargo Austria AG?
- Weshalb fällt die Anhebung der Tarife in dieser Höhe aus?
- Welche betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten/Hintergründe können dies begründen?

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 betreffend daher keine in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie 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 4 und 5:

- *Inwieweit korrespondiert diese Vorgangsweise mit der von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie verfolgten Strategie zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene?*
- *Welche Auswirkungen auf den Modal Split werden durch die Erhöhung der Tarife erwartet?*

Die Rail Cargo Austria AG (RCA) agiert als ein am Markt tätiges Güterverkehrsunternehmen eigenständig und ergebnisorientiert nach wirtschaftlichen Kriterien und trägt als solches auch die Verantwortung für differenzierte Produkt- und Preisvereinbarungen mit ihren Kund/innen. Ich gehe aber davon aus, dass die Produkt- und Preisgestaltung seitens RCA im Einzelfall sorgfältig geprüft und angepasst wird, um auch den Marktanteil des nationalen unbegleiteten kombinierten Verkehrs so hoch wie möglich zu halten.

Als Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie habe ich mich stets für eine möglichst weitgehende Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene ausgesprochen. Österreich liegt mit einem Modal Split von über 30% an der europäischen Spitze, der Europaschnitt liegt bei nur 15%.

Zu Frage 6:

- *Wie werden gleiche Rahmenbedingungen zur Kreditbeschaffung für Investitionen in das rollende Material, wie Triebfahrzeuge, Triebwagen, Waggons, etc. für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sichergestellt; insbesondere im Vergleich mit der EUROFIMA-Finanzierung bei bundeseigenen Eisenbahnen und in welcher Höhe sind Förderungen dafür verfügbar?*

Die Haftungen des Bundes im Zusammenhang mit EUROFIMA-Finanzierungen sind im EUROFIMA-Gesetz geregelt. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Bundesministerium für Finanzen.

Zu Frage 7:

- Wie wird sichergestellt, dass auch der Betrieb von Schieneninfrastrukturen und deren Bereitstellung (§ 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz) diskriminierungsfrei gefördert wird, zumal durch vergleichbare Förderungen in den Betrieb aller Eisenbahninfrastrukturen auch indirekt Wettbewerbsverzerrungen im Absatzbereich zwischen Privatbahnen und ÖBB vermieden werden?

Ich darf hiezu darauf hinweisen, dass das Bundesbahngesetz in Umsetzung der entsprechenden EU-Regelungen für die ÖBB nicht nur eine rechnerische, sondern auch eine organisatorische Trennung von Absatz und Infrastruktur vorsieht. Außerdem ist das ÖBB-Schienennetz entsprechend den EU-Bestimmungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zugänglich und aufgrund der europarechtlichen Vorgaben erfolgt im Jahr 2010 nach der bereits erfolgten Liberalisierung im Güterverkehrsbereich auch die Liberalisierung im Personenschienenverkehr.

Zu Frage 8:

- Wie wird sichergestellt, dass die im Rahmen eines Projekts „Reduktion der Normenkomplexität“ der ÖBB festgestellten Einsparungsmöglichkeiten in Höhe von bis zu 15 % bei den Baukosten realisiert werden, zumal dadurch bei gleichem Aufwand deutlich mehr Bauprojekte umgesetzt werden könnten?

Das ursprünglich von der ÖBB-Holding AG initiierte Projekt „Reduktion der Normenkomplexität“ wurde im Jahr 2008 abgeschlossen und findet nunmehr seine Fortsetzung in den der ÖBB-Infrastruktur AG übertragenen Projekten „Effizienzsteigerungsprogramm“ und „Potentiale Normen“. Das Projekt „Effizienzsteigerungsprogramm“ hat zur Zielsetzung, einzelne Projekte hinsichtlich ihrer Einsparungsmöglichkeiten zu überprüfen und deren Baukosten entsprechend zu senken. Das Projekt „Potentiale Normen“ verfolgt das Ziel, das Normen- und Vorschriftenwerk im Eisenbahnwesen zu durchleuchten und durch Reduktion auf wesentliche Bestimmungen ebenfalls Einsparungsmöglichkeiten, insbesondere bei der Dimensionierung und bei den betrieblichen Anforderungen der Anlagen, aufzuzeigen. Die damit erzielbaren Einsparungen werden insofern sicher gestellt, als in der Vereinbarung zum Rahmenplan bereits die um die Einsparungen reduzierten Investitionen vorgegeben sind.

