



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR
8922 /AB
07. Sep. 2011

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

zu 9012 /J

GZ. BMVIT-10.000/0049-I/PR3/2011
DVR:0000175

Wien, am 6. September 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Glaser, Kolleginnen und Kollegen haben am 7. Juli 2011 unter der Nr. 9012/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 11 und 21:

- *Wie viele Güterverladestellen von ÖBB bzw. privaten Bahnbetreibern sind im österreichischen Bahnnetz derzeit in Betrieb?*
- *Wie viele Verladestellen wurden von den ÖBB bzw. privaten Bahnbetreibern in den vergangenen drei Jahren geschlossen (bitte um bundesländerweise Aufschlüsselung)?*
- *Wie viele weitere Verladestellen von ÖBB bzw. privaten Bahnbetreibern sollen heuer und 2012 noch geschlossen werden (bitte um bundesländerweise Aufschlüsselung)?*
- *Wie hat sich das Volumen der auf Verladestellen umgeschlagenen Güter in den letzten drei Jahren entwickelt?*
- *Ist Ihrem Ressort bekannt, wie viel Geld in den letzten drei Jahren von den ÖBB in den Aufbau von Verladestellen investiert wurde, die nun geschlossen wurden?*
- *Wenn ja, um welche Summen handelt es sich dabei?*
- *Ist Ihrem Ressort bekannt, wie viel Geld in den letzten drei Jahren von den privaten Unternehmen in den Aufbau von Verladestellen investiert wurde, die nun von einer Schließung betroffen sind?*
- *Wenn ja, um welche Summen handelt es sich dabei?*

- *Für wie viele und welche Verladestellen gelten die Sonderbedienungsfrachtbedingungen, die die ÖBB oder private Bahnbetreiber eingeführt haben und die den Transport nun erheblich verteuern (bitte um bundesländerweise Aufschlüsselung)?*
- *Für wie viele Verladestellen gelten diese „Sonderbedienungsfragebedingungen“ nicht (bitte um bundesländerweise Aufschlüsselung)?*
- *Wie viele Verladestellen wurden in den letzten drei Jahren aufgrund der neuen „Sonderbedienungsfragebedingungen“ geschlossen?*
- *Was wollen Sie unternehmen, um die ÖBB zur Wiederöffnung geschlossener Verladestellen und zur Entschärfung ihrer Sonderbedienungsfrachtbedingungen zu bewegen?*

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 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 Frage 12:

- *Wie viele Anschlussbahnunternehmen gibt es derzeit in Österreich, und von wie vielen Unternehmen werden sie insgesamt genutzt?*

Versteht man den Begriff "Anschlussbahnunternehmen" als Unternehmen, welche im Rahmen ihrer betrieblichen Tätigkeit als Verloader eine betriebseigene Anschlussbahn nutzen, so kann derzeit von einer Gesamtzahl von in Betrieb befindlichen Anschlussbahnen von rund 900 ausgegangen werden.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Wie hat sich die Zahl der Anschlussbahnen in Österreich und der sie nutzenden Unternehmen in den letzten drei Jahren entwickelt?*
- *Wie hat sich das Volumen der auf Anschlussbahnen umgeschlagenen Güter in den letzten drei Jahren entwickelt?*



Die Anzahl der in Betrieb befindlichen Anschlussbahnen sowie das Transportvolumen, welches über die Anschlussbahnanlagen in Österreich abgewickelt wird, ist in den vergangenen Jahren - mit Ausnahme des Jahres 2009 - weitestgehend konstant geblieben.

Zu den Fragen 15 bis 20 und 22:

- *Gibt es Berechnungen, wie viele zusätzliche Lkw-Transporte durch die Schließung von ÖBB-Verladestellen in den letzten drei Jahren ausgelöst wurden?*
- *Wie hoch ist der CO₂-Ausstoß (in Tonnen), der durch diese Verlagerung zusätzlich entstanden ist?*
- *Entspricht es Ihrer Auffassung nach einer kohärenten Klimaschutzpolitik sowie den Zielen der geltenden Klimastrategie der Bundesregierung, diese Politik der Verlagerung weiter zu verfolgen?*
- *Welches Konzept und welche Maßnahmen verfolgen Sie, um die CO₂-Emissionen aus dem Güterverkehr zu verringern?*
- *Trägt die Schließung von Verladestellen dazu bei, dass diese Konzepte umgesetzt werden?*
- *Was wollen Sie unternehmen, um mehr ÖBB-Gütertransporte von der Straße wieder auf die Schiene zu bekommen?*
- *Die Schließung von Verladestellen findet vor allem abseits der Hauptstrecken und der wirtschaftlichen Gunstlagen statt. Trägt diese Strategie Ihrer Einschätzung nach zur Benachteiligung ländlicher Regionen bei?*

Während in anderen europäischen Ländern aus Kostengründen der Güterverkehr massiv auf die Straße verlagert wurde, wurde durch gezielte Förderungen des bmvit (z.B. Anhebung der Anschlussbahnförderung) und durch die Preisgestaltung der Bahnunternehmen im europäischen Vergleich in Österreich ein Spitzenwert im Modal Split Schiene/Straße etabliert. Vom bmvit wird die verkehrspolitische Zielsetzung der Attraktivierung des Verkehrsträgers Schiene bekräftigt, die Fördermaßnahmen des bmvit, die größte Infrastrukturoffensive der zweiten Republik mit vielen Einzelmaßnahmen und der von der Bundesregierung beschlossene Rahmenplan 2011 – 2016 belegen dies eindeutig. Der Anteil der Schiene am Modal Split Schiene – Straße betrug im Jahr 2010 über 30 Prozent. Österreich ist damit eines der EU-Länder mit dem höchsten Schienenanteil, der EU-Schnitt liegt bei 15 Prozent.

Doris Dreeg