
14293/J XXIV. GP

Eingelangt am 21.03.2013

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Peter Haubner
Kolleginnen und Kollegen**

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

**betreffend Entfall von Bahnleistungen und Sanierungsprogramm der Rail
Cargo Austria AG (RCA)**

Der Schienengüterverkehr mit einer Transportleistung von jährlich 20,3 Mrd. Tonnenkilometern stellt eine bedeutende Säule bei der Abwicklung der Ex- und Importe, sowie bei Inlandtransporten dar und ist daher für die internationale Wettbewerbsfähigkeit Österreichs von wesentlicher Bedeutung.

Die Rail Cargo Austria AG (RCA) hat sich einem radikalen Sanierungskurs verschrieben und seit dem Fahrplanwechsel 2010/2011 sukzessive ihr Angebot gestrafft: Zunächst wurde die Bedienung an 67 Bahnhöfen nach gesonderter Vereinbarung und nur mehr bei Verrechnung eines erhöhten Gütertarifs angeboten bzw. an 59 Bahnhöfen sogar zur Gänze eingestellt. Im Dezember 2012 wurden nun alle - erst zwanzig Monate zuvor als Rettung für den nationalen unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) vorgestellten - Verbindungen mit Ausnahme eines einzigen Zuges Wien-Wels-Wolfurt gestrichen. Der schleichende Rückzug der RCA aus einem ihrer Kerngeschäfte hat sowohl umwelt-, verkehrs-, aber vor allem auch wirtschaftspolitische Auswirkungen.

Nebenstrecken und Übernahmestellen werden (bei geringem Aufkommen an Einzelwagen, Wagengruppen) entweder nicht mehr bedient oder die Tarife wurden massiv erhöht. Durch den Entfall von Bahnleistungen in den Regionen (Übernahme/Abholung von Waggons) sowie Teuerungen (höhere Tarife bei Nebenstrecken) haben verladende Unternehmen oft keine andere Wahl, als Transporte auf die Straße (Lkw) zu verlagern. Einzelne Szenarien gehen davon aus, dass in absehbarer Zeit im Schienengüterverkehr möglicherweise 1500 km Bahnstrecke (des 5400 km langen Netzes) aufgegeben bzw. nur unter Sonderkondition bedient werden.

Dieser Trend läuft dem im Gesamtverkehrsplan festgehaltenen Vorhaben des BMVIT, bis 2025 nach Ausbau der großen Bahnachsen und Terminals, den Anteil des Bahngüterverkehrs im Modal Split auf 40 Prozent (gegenüber der Straße) zu steigern, massiv entgegen und scheint somit dieses Ziel außer Reichweite zu gelangen.

Die Unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Was unternehmen Sie als Eigentümervertreterin der ÖBB, um diesem Trend - Rückzug der RCA als Güterverkehrsparte der ÖBB aus Kerngeschäftsbereichen - entgegenzuwirken?
2. Mit welchen konkreten Maßnahmen werden Sie gegensteuern, um die für den Wirtschaftsstandort Österreich wichtige Flächenbedienung im Schienengüterverkehr weitgehend aufrecht zu erhalten?
3. Bis wann werden Sie diese Maßnahmen umsetzen?
4. Wenn Nein, warum nicht?
5. Mit welchen künftigen Einschränkungen, Beschneidungen und Kürzungen muss die auf die Schiene setzende heimische Wirtschaft rechnen?
6. Können Sie weitere Tarifsteigerungen der RCA ausschließen?
7. Wie stellt sich die Marktanteilsentwicklung der RCA hinsichtlich UKV (Container, Sattelaufleger, Wechselaufbauten), Einzelwagenverkehren und Ganzzugsverkehren (Kombinierter Verkehr, Konventioneller Verkehr) dar?
8. Warum wird das von der Europäischen Kommission im Sommer 2012 genehmigte Beihilfeprogramm (Fördervolumen) zugunsten des Schienengüterverkehrs in Österreich nur zu 40 Prozent ausgeschüttet?
9. Sind Änderungen bei den Förderungen zur Belegung des nationalen UKV (zB Sattelaufleger, WAB) bzw. von Einzelwagenverkehren (z.B. Importe, Exporte) geplant?
10. Wenn ja, welche?
11. Wie beurteilen Sie den Vorschlag, die Anschaffung von Transportbehältnissen (Container, Wechselaufbauten, etc.) durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionen oder Industrieunternehmen zu fördern?
12. Halten Sie eine standortbezogene Direktförderung für österreichische Betriebe, die abseits der Hauptstrecken den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene nützen, für eine mögliche Maßnahme?
13. Warum ist es mit dem Budget 2013 zu einer Halbierung der Anschlussbahnförderung von 15 auf 7,5 Mio. € gekommen?

14. 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“?
15. Gibt es Fälle einer Rückzahlung der Anschlussbahnförderung?
16. Besteht die Absicht, das Anschlussbahn-Förderregime zu lockern (hinsichtlich des Entfalls von Förderungsrückzahlungen), wenn keine Bedienung mehr durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt?
17. Wie beurteilen Sie den Vorschlag, die Anschlussbahnförderung neben der Errichtung und Erweiterung auch für die Instandhaltung von bestehenden Anschlussbahngleisen zu gewähren?
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?
19. Durch die genannten Entwicklungen gewinnt der Straßengüterverkehr von der Schiene abgewanderte Transportmengen: Wie hoch sind die dadurch entstandenen CO₂-Emissionen (seit Dezember 2010)?