

XXIV. GP.-NR

3677 J

12. Nov. 2009

**ANFRAGE**

des Abgeordneten Peter Haubner  
Kolleginnen und Kollegen  
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
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

Die Rail Cargo Austria AG hat eine Tariferhöhung im nationalen unbegleiteten Kombinierten Verkehr von durchschnittlich 15 % per 1.7.2009 vorgenommen und eine weitere Erhöhung von rund 10 % für Jänner 2010 angekündigt. Im Sinne der Ausschöpfung umweltfreundlicher Transportmöglichkeiten und der Rentabilität bisher getätigten Investitionen in Infrastruktur, Terminals, Umschlaggeräte sowie angesichts der Existenzgefährdung von Unternehmen, die auf die weitere Entwicklung des Kombinierten Verkehrs als zukunftsweisende Transportart gesetzt haben, muss diese Vorgangsweise hinterfragt werden.

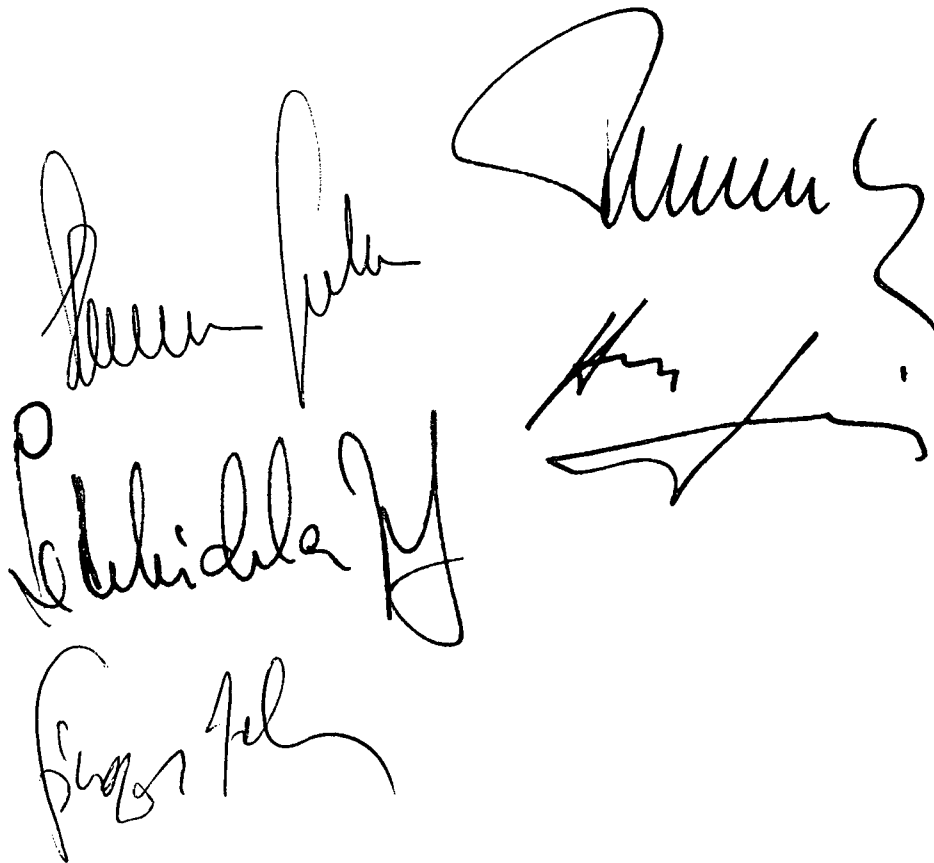
Die Schienenbahnen gehören zu den wichtigsten Bereichen im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Mittlerweile sind mehr als zwei Dutzend Unternehmen auf dem österreichischen Schienenverkehrsmarkt tätig, die ein unabdingbarer Faktor für die Umsetzung der Liberalisierung und die Garantie des Wettbewerbs im Eisenbahnsektor sind. Voraussetzung dafür sind allerdings vergleichbare Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer am österreichischen Eisenbahnmarkt.

Zu den genannten Themen stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

**ANFRAGE:**

1. Welche Berechtigungsgrundlage hat die vorgenommene Tariferhöhung durch die Rail Cargo Austria AG?
2. Weshalb fällt die Anhebung der Tarife in dieser Höhe aus?
3. Welche betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten/Hintergründe können dies begründen?
4. Inwieweit korrespondiert diese Vorgangsweise mit der von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie verfolgten Strategie zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene?
5. Welche Auswirkungen auf den Modal Split werden durch die Erhöhung der Tarife erwartet?

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



Handwritten signatures in black ink, including names like "Schindler" and "Fischer".