
1884/A(E) XXV. GP

Eingebracht am 09.11.2016

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

ENTSCHLISSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Georg Willi, Freundinnen und Freunde

betreffend Erhaltung des grenzüberschreitenden Zugsverkehrs mit Italien

Das Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE, „Schienenmaut“) für Züge ist im Rahmen einheitlicher europarechtlicher Vorgaben festzulegen.

Das IBE für grenzüberschreitende Züge ist in Italien heute schon höher als in Österreich auf internationalen Achsen mit Ausnahme der Brennerachse.

Österreich hat in § 67 Eisenbahngesetz bereits das künftige IBE-Regime der EU (Direct-Cost-Verordnung, "Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen" auf Basis der EU-RL 2012/34/E) umgesetzt. Bei Anwendung dieser neuen EU-Regeln ergeben sich bei geplanten IBE-Anhebungen folgende Konsequenzen ergeben:

- * Bei Erhöhung um 20 % oder mehr ist vorab ein Markttragfähigkeitstest durchzuführen.
- * Die Kalkulation der durch den Zugbetrieb anfallenden Kosten muss a) dem Regulator offengelegt werden und b) muss dieser die Kalkulation genehmigen

Offenbar um dies zu umgehen plant Italien bzw. der italienische Schienennetzbetreiber Rete Ferroviaria Italiana (RFI), 2018 unter Ausnutzung des noch bis maximal Mitte 2019 verwendbaren alten EU-Rechtsrahmens eine weitere, massive Verteuerung für grenzüberschreitend verkehrende Personen- und Güterzüge.

Diese soll mit plus 66% im Personenverkehr/Open Access und plus 46% im Güterverkehr prohibitive Größenordnungen haben. Mit dieser Erhöhung wäre die Schienenmaut für derartige Züge auf italienischen Strecken im Personenverkehr je nach Achse um 20 bis 120 (!) Prozent und im Güterverkehr um 28 bis 130 (!) Prozent teurer als in Österreich.

Insbesondere für Verkehre über die Pontebbana-Achse (Villach-Tarvis-Udine-Triest/Venedig usw.) wäre damit der grenzüberschreitende Personen- und Güterzugsverkehr wirtschaftlich grundlegend in Frage gestellt.

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

Das ist genau diejenige Achse, deren Zubringerstrecken in Österreich gerade mit Milliardenaufwand insbesondere für leistungsfähigeren Güterzugsverkehr attraktiviert wurden (Tauern) bzw. werden (Koralmbahn/Semmering).

In Hinblick auf die europäischen Klimaschutzziele sowie das klare, auch mit Italien grenzüberschreitend festgeschriebene Bekenntnis, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, sind einseitige Maßnahmen zur massiven Verteuerung eines umweltfreundlichen Verkehrsträgers jedenfalls kontraproduktiv.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, sowohl auf bilateraler als auch auf europäischer Ebene alles in diplomatischer wie auch rechtlicher Hinsicht zu unternehmen, um die von Italien für 2018 geplante Schienenmaut-Erhöhung für grenzüberschreitende Züge um bis 130 Prozent zu verhindern.

Dies ist unabdingbar, um die teuren großen Bahntunnels (Brenner, Koralmbahn, Semmering) für möglichst viel Güterverkehr nutzbar zu machen und eine massive Rückverlagerung von Personen- und Güterverkehr von der Schiene auf die Straße zu vermeiden, die für die Erreichung der österreichischen und europäischen Klima- und Schadstoffziele grob kontraproduktiv wäre.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.