



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0038-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 9. September 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 9. Juli 2015 unter der **Nr. 6090/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend treffsichere Ausgestaltung der Förderungen im Alpen transit zwecks effizienter Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4 und 14:

- *Wie wird sichergestellt, dass die österreichische Schienengüterverkehrsförderung a) im aktuellen Notifizierungszeitraum bis 2017 und b) im künftigen System (2018 und in den Folgejahren) nicht zu einer reinen Unternehmensförderung zugunsten eines Marktteilnehmers im Bundesbesitz – RCA – mutiert?*
- *Wie ist sichergestellt bzw. wie wird laufend verifiziert, dass dieses österreichische Beihilfesystem keine Verletzung der wettbewerbsrechtlichen Regeln der EU darstellt – weil andernfalls seine Legitimierung in Frage gestellt werden kann, bis hin zu Rückstellungs-, Rückzahlungs-, und womöglich gar Strafzahlungs-Erfordernissen?*
- *Falls keine laufende Verifizierung stattfinden sollte: Warum nicht?*
- *Wie wird im Rahmen der österreichischen Verkehrsförderung mehr Planungssicherheit hinsichtlich langfristiger Investitionen geschaffen, so dass ein für die Kunden und damit im*

Sinne des Ziels der Verlagerung auf die Schiene nützlicher Wettbewerb in allen Verkehrssegmenten entsteht und erhalten bleibt?

- *Ist angesichts der Risiken und potenziellen Nachteile der derzeitigen Förderungs-Linie ein Umdenken im Bereich Fördersysteme im Schienengüterverkehr in Richtung einer stärker unternehmensneutralen und an den primären verkehrspolitischen Zielen ausgerichteten Linie angedacht? Wenn nein, warum nicht?*

Bei dem derzeit bestehenden System der Schienengüterverkehrsförderung handelt es sich um eine nach den Bestimmungen des Artikels 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) genehmigungspflichtigen Beihilfe. Die Genehmigung darf von der Europäischen Kommission nach Artikel 107 AEUV nur dann erteilt werden, wenn durch die Beihilfe der Wettbewerb nicht verfälscht wird bzw. nicht verfälscht zu werden droht. Gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV wurde das „Förderprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“ (SGV-Förderprogramm“) bereits vor seiner Einführung als Beihilfe notifiziert und von der Europäischen Kommission genehmigt. Dies wird auch für das nach dem Jahr 2017 allenfalls zur Anwendung kommende SGV-Förderprogramm für den Zeitraum 2018 bis 2022 erfolgen.

Die Förderungen des SGV –Programms können von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Anspruch genommen werden, die die geförderten Verkehrsleistungen in Österreich erbringen. Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen können den Antrag stellen, einen entsprechenden Fördervertrag mit dem bmvit abzuschließen. Es gelten für alle Fördernehmer dieselben Konditionen und die gleichen Beihilfesätze. Somit wird durch das SGV-Programm kein Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminiert.

Im Rahmen der Genehmigung der Beihilfe durch die Europäische Kommission wurden Obergrenzen für die Förderung des Schienengüterverkehrs festgelegt. Diese Obergrenzen werden stets eingehalten.

Was die Rollende Landstraße (RoLa) betrifft so darf darüber informiert werden, dass die geförderte RoLa-Verbindung Regensburg-Trento nicht von der RCA betrieben wird. Im Einzelwagenverkehr wird nicht nur das Einzelwagensystem an sich gefördert, sondern auch Verkehre, bei welchen Waggons von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen in das Einzelwagensystem eingespeist werden.

Darüber hinaus darf darauf hingewiesen werden, dass im Bereich des Unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (UKV) der Transportanteil der RCA an den geförderten Verkehren im Jahr 2014 gemessen in Tonnenkilometer bei rund 47,4% liegt und von 2013 auf 2014 gesunken ist. Von einem laufend steigenden Anteil der RCA bei der SGV-Förderung kann daher in diesem Zusammenhang nicht im Entferntesten die Rede sein.

Zu Frage 5:

- *Wie kann eine marktgerechte Ausrichtung und damit eine wettbewerbsfähige RCA erreicht werden?*

Wie bereits im Zusammenhang mit der Parlamentarischen Anfrage Nr. 3729/J betont, hat sich im Teilkonzern Rail Cargo Group das Eigenkapital in den letzten Jahren kontinuierlich durch konsequente Umsetzung der Strategie, durch eine marktgerechte Optimierung der Struktur, einem profitablen organischen Wachstum, einer nachhaltigen Kostenreduktionen und einem erfolgreichen Risikomanagement verbessert.

Zu den Fragen 6 bis 11:

- *Welche Rückverlagerungseffekte werden die Reduzierung bzw. die Streichung der Förderungen im transitierenden UKV für das LKW-Aufkommen auf der Straße – zB auch im RoLa-Vor- und –Nachlauf zu/von den RoLa-Terminals –haben?*
- *Welche Mengeneffekte werden die Reduzierung bzw. die Streichung der Förderungen im transitierenden Verkehr im Bereich der RoLa entfalten, welche Mehr(förder)kosten werden den österreichischen SteuerzahlerInnen entstehen?*
- *Ist das System RoLa das geeignete System zur Bewältigung des Transitverkehrs bzw. zur Lösung der durch den Transitverkehr entstehenden verkehrspolitischen Probleme Österreichs? Falls ja: Warum im Einzelnen?*
- *Welche Auswirkungen auf die Umwelt werden durch die Reduzierung bzw. die Streichung der Förderungen im transitierenden UKV entstehen?*
- *Welche Auswirkungen auf die „Externen Kosten“ werden durch die Reduzierung bzw. die Streichung der Förderungen im transitierenden UKV und die damit ausgelösten Verlagerungs- und Mengeneffekte entstehen?*
- *Besteht durch die Reduzierung bzw. die Streichung der Förderungen im transitierenden UKV eine konkrete Gefahr, dass die enormen Investitionen in die Schienen-Infrastruktur (Brennerstreckensanierung, neue Unterinntaltrasse, Brennerbasistunnel, Investitionen in Tauernstrecke) durch rückläufiges Aufkommen gegenüber der Straße verfehlt sind und zu „stranded investment“ werden (in der Schweiz strategisch ausgeschlossen!)?*

Eine Streichung oder Reduzierung der Förderungen für den transitierenden Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) ist derzeit nicht beabsichtigt.

Zu Ihrer Frage betreffend Rollende Landstraße ist festzuhalten, dass die RoLa neben dem UKV aus verkehrspolitischer Sicht ein wesentliches Instrument zur Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene ist, da sie — ohne zusätzliche Investitionen durch den Frächter, ohne technische Anpassung und ohne Änderung der grundsätzlichen Transportlogistik — eine Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene ermöglicht. Aus diesem Grund wurde die RoLa auch im SGV-Förderprogramm für jene Verkehrsachsen, die die sensible Alpenregion berühren (Brennerachse, Tauernachse, Pyhrn-Schober Achse), weitergeführt.

Zu Frage 12:

- *Wie stehen Sie zu einer Harmonisierung der Ziele der vom Transit ebenso betroffenen Nachbarstaaten zwecks gleichförmiger(er) Ausrichtung der jeweiligen nationalen Förderinstrumente, die ja nur in Kombination wirklich Schlagkraft und Wirkung gegenüber der Straße entwickeln können?*


Es darf festgehalten werden, dass Österreich im EU-weiten Vergleich das einzige Land ist, welches ein solch umfangreiches Förderprogramm für den Schienengüterverkehr vorweisen kann. Eine Harmonisierung der Schienengüterverkehrsförderungen auf dem hohen österreichischen Niveau wird von den EU-Nachbarstaaten nicht unterstützt. Für eine Harmonisierung auf einem niedrigeren Förderniveau als in Österreich stehe ich nicht zur Verfügung.

Zu Frage 13:

- *Wie wird fortlaufend sichergestellt, dass die Kostenentwicklung der Produktionsformen des Schienengüterverkehrs durch adäquate Fördersätze korrekt abgebildet wird?*

Die beihilferechtlich relevanten Kostenunterschiede zwischen Straße und Schiene wurden im Rahmen einer Studie, die auf der Homepage des bmvit veröffentlicht ist, ermittelt. Im Rahmen der Genehmigung der Beihilfe durch die Europäische Kommission wurden Obergrenzen für die Förderung des Schienengüterverkehrs festgelegt. Diese Obergrenzen werden eingehalten.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtsigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-09-09T10:49:34+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	D374kvaFdLPMNaVk4wZNxkMtBiIRT6+13XDAWWG8gu8OAWDPd6zl0TYBWP+uxXMxGCAFovdIE51Do3tdm57VNXT/S3i5wFXHHJEIaC6KiKIVFvHj5kD7bmNehMTglaNFSThQw6MfsR4snWZZcUqzh0FUktDsPD6n5ZAU1QNxqzEiEePPsq3F7zVxKHSB3/Ki0nlb0VYPjpsdF8jXPxDpsbDhWoexGkEhXEvZLw4bHDVT2xF0AmtlN7j7cdpID4ZlzHqGX8qPBn7AyuFWWWLgdat16JGIErn7fltaS8qoKiGNRrgAe2UABj6qcla9Uyyo72umASfpXaz4Tz85dHw==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	