

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0070-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 14. Jänner 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Zanger und weitere Abgeordnete haben am 16. November 2015 unter der **Nr. 7039/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend der Follow-up-Überprüfung bzgl. Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Warum wurde die Empfehlung eine Kosten-Nutzen-Überprüfung der Förderungsprogramme und Infrastrukturzuschüsse durchzuführen, nicht umgesetzt?*

Der Rechnungshof erachtete es in seinem Bericht vom Mai 2012 „Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung“ unter TZ 37.2 ausdrücklich „als positiv, dass nahezu 100% der eingesetzten Fördermittel durch Evaluierungen abgedeckt waren“. Es ist im Zusammenhang mit einer Kosten-Nutzen-Überprüfung der Förderungsprogramme ausdrücklich festzuhalten, dass für die einzelnen Programme sehr wohl diesbezügliche Evaluierungen vorliegen.

Was der Rechnungshof in seiner Follow-up-Überprüfung „Nachhaltiger Güterverkehr - Intermodale Vernetzung“ vom August 2015 unter TZ 14 unter Schlussempfehlung (2) darüber hinaus fordert, ist ein Vergleich der verschiedenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Relationen. Seitens des bmvit ist hierzu anzumerken, dass die umfassenden Maßnahmen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs nur als Bündel ihre gesamte verkehrspolitische Wirkung entfalten können. Während Infrastrukturmaßnahmen für die Schiene die Grundlagen für effiziente Verkehrsdienste mit diesem Verkehrsmittel schaffen, definieren ordnungspolitische Maßnahmen den rechtlichen Rahmen, der die Nutzung des Verkehrsträgers Schiene regelt und im Vergleich zum Straßengüterverkehr (der in erheblichem Ausmaß von nicht internalisierten externen Kosten profitiert) auch erleichtert. Darüber hinaus werden seitens des bmvit zusätzliche finanzielle Anreize, einschließlich der Terminal- und Anschlussbahnförderung, eingesetzt, um eine möglichst umfassende Nutzung alternativer Verkehrsträger für den Güterverkehr sicherzustellen. Diese finanziellen Anreize decken wiederum unterschiedliche Aspekte des Kombinierten Güterverkehrs ab, die sich gegenseitig ergänzen bzw. in Wechselwirkung zu einander stehen. Das Maßnahmenpaket zur Forcierung des Kombinierten Verkehrs setzt somit auf drei völlig unterschiedlichen Ebenen an, die miteinander per se nicht substituierbar und vergleichbar sind. Es ist jedoch offensichtlich, dass nur ein Maßnahmenpaket, das alle drei Bereiche abdeckt und an möglichst vielen „Schnittstellen“ bzw. „Einstiegs- und Betriebshürden“ des Kombinierten Verkehrs ansetzt, eine umfassende Wirkung erzielen kann. Dass das verkehrspolitische Maßnahmenbündel in Österreich greift, zeigt die Modal Split-Entwicklung nach der Wirtschaftskrise. Trotz der für die Schiene schwierigen wirtschaftlichen Entwicklung konnte in Österreich der Modal Split-Anteil der Schiene weitgehend gehalten werden.

Zu Frage 2:

- *Aus welchem Grund werden die Terminalausbaupläne, wie vom RH angeregt, nicht in regelmäßigen Abständen auf allfällige Über- oder Unterkapazität überprüft und an die aktuellen Anforderungen angepasst?*

Die Aktualisierung des Terminalkonzeptes wird derzeit – den Empfehlungen des RH nachkommend – erstellt. Die Ergebnisse werden in etwa zur Jahresmitte 2016 vorliegen.

Zu Frage 3:

- *Aus welchem Grund wurden keine Maßnahmen gesetzt, um Parallelförderungen wie bei dem Projekt „Pilotprogramm Wasserstraße Donau“ künftig zu verhindern?*

Zunächst ist festzuhalten, dass unterschiedliche Zielsetzungen und Wirkungskorridore der einzelnen Instrumente grundsätzlich keine Überschneidungen bzw. Doppelgleisigkeiten zulassen und somit das Risiko, dass gleiche Inhalte aus unterschiedlichen Programmen ohne Abstimmung gefördert werden, nahezu ausgeschlossen ist. In diesem Zusammenhang ist es selbstverständlich, dass für sämtliche Programme im Vorfeld der Erlassung bzw. Änderung der jeweiligen Förderrichtlinien eine enge inhaltliche Abstimmung mit den anderen inhaltlich betroffenen Fachabteilungen des bmvit erfolgt.

Zu dem konkret genannten „Pilotprogramm Wasserstraße Donau“ ist anzumerken, dass dieses Programm mit Ende Juni 2013 ausgelaufen ist und in diesem Rahmen daher keine weiteren Förderungen erfolgen.

Auch die Programmlinie I2V ist als Teil des Forschungsförderungsprogramms IV2Splus 2011 in die 5. und letzte Ausschreibung gegangen und damit ausgelaufen. 2012 wurde das neue Forschungsförderungsprogramm „Mobilität der Zukunft“ ins Leben gerufen. In Mobilität der Zukunft stehen die Instrumente (Projektarten) „Sondierungen - Vorhaben zur Vorbereitung von kooperativen Forschungs- und Entwicklungsprojekten“, „Kooperative Forschungs- und Entwicklungsprojekte“ und „Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen“ zur Verfügung. Die Projektart „Konzeptinitiative“ ist kein Element mehr von „Mobilität der Zukunft“. Das neue Forschungsförderungsprogramm zielt auf Forschungsprojekte, die mittel- und längerfristig wesentliche Lösungsbeiträge für mobilitätsrelevante gesellschaftliche Herausforderungen erwarten lassen. „Mobilität der Zukunft“ zielt weder auf die Förderung von Studien und Konzepten ab, die der unmittelbaren Vorbereitung von innovativen Liniendiensten im Kombinierten Verkehr dienen (Business Plan), noch auf Studien und Konzepte, die intermodale Verkehre unter Einschluss der Donauschifffahrt vorbereiten, erweitern und verbessern. Parallelförderungen sind somit weiterhin von vornherein ausgeschlossen.

Zu Frage 4:

- *Warum wurde keine Potenzialanalyse einer Ausweitung der Förderung von Forschung und Innovation im Bereich der Verkehrsverlagerung auf Schiene und Wasser, wie vom RH empfohlen, durchgeführt?*

Um die Fragestellung der Ausweitung von Forschung und Innovation im Bereich der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene aus Forschungs-, Technologie- und Innovationssicht zu behandeln, wurde im Themenfeld Gütermobilität im F&E-Programm „Mobilität der Zukunft“ 2013 eine Forschungs- und Entwicklungsdienstleistung zum Thema „Kombinierter Güterkehr – Aufzeigen zukünftiger Potenziale von Forschung und Innovation“ beauftragt, die der Weiterentwicklung des Themenfelds diene und Beiträge zu zukünftigen Ausschreibungsschwerpunkte identifizieren sollte. Der Endbericht ist online verfügbar unter:

http://www.bmvit.gv.at/bmvit/service/publikationen/innovation/mobilitaet/downloads/kombinierter_gueterverkehr.pdf.

Die Ergebnisse der Forschungs- und Entwicklungsdienstleistung sind in die FTI-Roadmap Gütermobilität im F&E-Programm „Mobilität der Zukunft“ eingeflossen. Als Forschungsthemen wurden darin u.a. „Entwicklung neuer und Optimierung bestehender Umschlagsprozesse an multimodalen Knoten“, „Konzeption neuer Modelle zur Integration umweltfreundlicher Verkehrsträger“ und „Entwicklung von Konzepten und Lösungen im Eisenbahngüterverkehr in der First/Last Mile“ genannt, welche im weiteren Sinne alle zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene beitragen und von 2016-2020 im F&E-Programm „Mobilität der Zukunft“ ausgeschrieben werden.

Zu Frage 5:

- *Warum wurden bei der SCHIG nach Bekanntwerden von Ungereimtheiten bei ihren Abrechnungskontrollen in der Höhe von 1,44 Millionen Euro, die Empfehlung des RH, die Abrechnungen der Jahre 2011 und 2012 ebenfalls zu überprüfen, nicht umgesetzt?*


Ausgangspunkt war die Empfehlung im Rechnungshof-Bericht „Nachhaltiger Güterverkehr - Intermodale Vernetzung“, dessen Prüfergebnis im September 2011 dem bmvit zugeleitet wurde, wonach bei der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Güterverkehr die Datenerhebung bei den Privatbahnen mit derselben Qualität vorzunehmen wäre wie bei der RCA AG. Diese Empfehlung wurde durch die im Dezember 2012 erfolgte Umstellung von gemeinwirtschaftlichen Leistun-

gen Güterverkehr auf eine notifizierte Schienengüterverkehrsförderung mit elektronischer Abrechnung vollinhaltlich umgesetzt. Darüber hinaus waren vom bmvit für den Zeitraum vor Dezember 2012 auch weitere nachträgliche Überprüfungen der Privatbahnen veranlasst worden, sodass auch die Privatbahnen hinsichtlich der Abrechnungen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen Güterverkehr und nach denselben Maßstäben durch die SCHIG mbH überprüft wurden wie die RCA AG.

In weiterer Folge erkundigte sich der Rechnungshof im Rahmen der Follow-up-Prüfung „Nachhaltiger Güterverkehr - Intermodale Vernetzung“ im Dezember 2014, wann und für welche Jahre vom bmvit Überprüfungen der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen Güterverkehr der Privatbahnen (bereits mit Anfang Dezember 2012 ausgelaufen und durch Schienenverkehrsförderung ersetzt) veranlasst wurden. Aus der Antwort des bmvit vom Dezember 2014 ergab sich, dass es bei einer Privatbahn im Rahmen der vom bmvit für das Jahr 2011 beauftragten nachträglichen Überprüfung Abweichungen festgestellt wurden. Dies nahm der Rechnungshof zum Anlass, im Jahr 2015 die Empfehlung auszusprechen, das bmvit solle im Zusammenhang mit den bereits im Dezember 2012 ausgelaufenen gemeinwirtschaftlichen Leistungen Güterverkehr für die genannte Privatbahn, die bereits betreffend 2011 überprüft worden war, nochmals (im Jahr 2015) eine Überprüfung der Abrechnung des Jahres 2012 veranlassen. Es darf klargestellt werden, dass der in der Anfrage genannte Betrag in Höhe von 1,44 Mio. Euro die gesamte Abweichung für sämtliche in den Jahren 2011 und 2012 überprüfte Privatbahnen und nicht den Abweichungsbetrag für jene im Jahr 2011 überprüfte Privatbahn darstellt, auf die sich die Rechnungshofempfehlung bezieht, zusätzlich eine weit zurückliegende Jahresabrechnung überprüfen zu lassen.

Das entsprechende Prüfergebnis des Rechnungshofs wurde dem bmvit im März 2015 zugeleitet. Die Empfehlung des Rechnungshofs jene Privatbahn, die 2011 bereits geprüft wurde, nunmehr (im Jahr 2015) nochmals betreffend die Abrechnung 2012 prüfen zu lassen, wurde daher vom bmvit als nicht zielführend erachtet.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde am 15.01.2016 um 12:44:18 Uhr amtsigniert. 6808/AB-XXV-GR-Anfragebeantwortung	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2016-01-15T12:44:18+01:00
	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	EHZat5Dhis9ErJGXqzq3/cOVyeafJUTZ6FWQJSkmKwLanvMyF77osJYVSyEAq9hjdDI6Kt2j65Yj/dcg11WbdWtUBix5NwfaNMMU/nFgHwPezjs4Ntt4Z39bhTRDzilUrFwylUHeT++xOk/R7oD9S1AB+jNc40QcKn/hg7cxSuiflW5XypiMvkl/6A7RU8+4BqwSSz9L2FH3lj5pUGuTj+fW+w01PpxFDqsqCz59F4XGfgs4Qlg+K6i6LmGe2l+gqgxKxn9Jcm3sdgWzFnll4RMYIEYLzqBKhFO477okeglxxMPmjSx1cofXZW4jXR8OlypGS3N9EEonllGawimDMg==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	