



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0034-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 16. August 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 16. Juni 2016 unter der **Nr. 9607/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend traurige Realität bei der Güterverlagerung auf die Schiene gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Sind Ihnen bzw. Ihrem Haus die erwähnten Beispiele bekannt?

Die von Ihnen erwähnten Beispiele wurden durch Ihre Anfrage bekannt.

Zu Frage 2:

- Sind Sie, Ihre Vorgänger oder Ihr Haus in der Sache Rübentransporte/Agrana oder einer anderen der erwähnten Causen bereits an den Koalitionspartner mit dem Ziel eines Abstellens dieser ökologisch und verkehrssicherheitsmäßig kontraproduktiven Praktik herangetreten? Wenn nein warum nicht?

Aufgabe und Verantwortung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im angesprochenen Themenbereich ist es, die Rahmenbedingungen für eine effektive und effiziente Verkehrsträgernutzung zu gestalten. Dies manifestiert sich auch in den umfangreichen Bestrebungen des Hauses, die Nutzung des Verkehrsträgers Schiene zu intensivieren. Die dabei eingeschlagene Förderpolitik beinhaltet beispielsweise die langjährige Verpflichtung zur Nutzung der Bahnanlagen durch die Unternehmen bei Inanspruchnahme von Anreizleistungen.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Welche Aktivitäten haben Sie oder Ihre Vorgänger wann konkret gesetzt, um bei Transporten zwischen zwei ans Schienennetz angeschlossenen Punkten den Schienentransport zu forcieren und den Transport per LKW zu erschweren?*
- *Welche weiteren Aktivitäten in diesem Sinn planen Sie wann zu setzen?*

Im Gesamtverkehrsplan wurde ein Verlagerungsziel von 40 % Modal Split Anteil Schiene am Güterverkehr bis zur Fertigstellung des Zielnetzes vorgesehen. Aufgrund der Wirtschaftskrise und der weiteren schwachen Wirtschaftsentwicklung in Österreich, aber auch in anderen EU-Ländern, nimmt die Bereitschaft der Unternehmen in neues schienentaugliches Equipment zu investieren oder ihre eingespielten Logistikstrukturen, die bisher auf den Straßenverkehr abgestimmt waren, zu verändern, naturgemäß ab. Trotz der verschärften Rahmenbedingungen gelang es Österreich dennoch den hohen Modal Split Schiene, der deutlich über dem EU-Schnitt liegt, zu halten.

Das bmvit unterstützt die Verkehrsverlagerung seit vielen Jahren und stützt sich dabei auf ein Bündel von Maßnahmen, das neben der Vermeidung von nicht notwendigem Verkehr, insbesondere auch die Verlagerung des Straßengüterschwerverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Schiene, den Kombinierten Verkehr oder die Binnenschifffahrt in den Mittelpunkt ihrer Strategien stellt.

Diese Maßnahmen umfassen:

- Finanzielle Förderungen (Investitionsbeihilfen, Finanzierung der Terminalinfrastruktur/ Anschlussbahnen, Beihilfen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen)
- Steuerliche Maßnahmen (Begünstigungen bei der Kraftfahrzeugsteuer)

- Ordnungspolitische Rahmenbedingungen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs (zum Beispiel Liberalisierungen, Ausnahmen von temporären Fahrverboten für Vor- und Nachlauf, 44t höchstzulässiges Gesamtgewicht für KV Vor- und Nachlauf)
- Infrastrukturmaßnahmen (für den Schienenverkehr und den Kombinierten Verkehr)

Dieser Ansatz soll – auch im Einklang mit dem Regierungsprogramm – weiterhin verfolgt werden.

Zu Frage 5:

- *Halten Sie es für zielführend, wenn bei Verfehlung von für Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaschutz wichtigen Zielen wie dem Schienen-GV-Modal-Split-Ziel von „40% bis 2020“ lieber das Ziel erstreckt wird als zusätzliche Maßnahmen zwecks Annäherung an den Zielpfad zum vielfach öffentlich angekündigten Ziel anzugehen?*

Ich darf hierzu klarstellen, dass die Zielsetzung eines Modal Split Anteils des Schienengüterverkehrs in Höhe von 40 % stets mit der Realisierung des Zielnetzes 2025+ gekoppelt war. Denn als infrastrukturelle Voraussetzung müssen die großen Achsen und Güterterminals fertiggestellt sein, um den Modal Split im Schienengüterverkehr auf bis zu 40 Prozent zu erhöhen. Das im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrsplan indikativ angeführte Ziel wurde somit seit jeher in einem langfristigen Zeitraum angestrebt. Dementsprechend wurde von der damaligen Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, Doris Bures, im Zusammenhang mit der Vorstellung mit der öffentlichen Präsentation des Gesamtverkehrsplans im Dezember 2012 auch die Zielsetzung kommuniziert, den Modal Split Anteil des Schienengüterverkehrs bis zur Fertigstellung des Zielnetzes auf 40 % zu erhöhen. Von einer Erstreckung des 40 %-Ziels kann daher keine Rede sein.

Zu Frage 6:

- *Welche Schritte planen Sie, um für Gerechtigkeit zwischen Straße und Schiene bei der Bemautung des Gütertransports zu sorgen (der Schienen-GV zahlt Schienenmaut im Gesamtnetz, der Straßen-GV nur im Autobahn- und Schnellstraßennetz)?*

Die in die Zuständigkeit des Bundes fallenden Autobahnen und Schnellstraßen sind bereits flächendeckend bemautet. Eine allfällige Ausdehnung der Mautpflicht für Fahrzeuge über 3,5

Tonnen hzG auf das Landes- und Gemeindestraßennetz würde den für diese Straßen jeweils zuständigen Bundesländern obliegen.

Ein weiterer Schritt zu mehr Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr und damit zu einer Verbesserung der Wettbewerbssituation der Schiene wird durch die im Rahmen der bestehenden fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen hzG vorgesehene Anlastung externer Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung ab 1. Jänner 2017 gesetzt.

Zu Frage 7:

- *Welche Schritte planen Sie, um für Gerechtigkeit zwischen Straße und Schiene bei der Besteuerung des „Treibstoffes“ zu sorgen (während die Bahn auch beim sauberen Traktionsstrom der vollen Energiebesteuerung unterworfen ist, profitiert der LKW weiterhin vom Dieselsteuerprivileg bei der MÖSt)?*

Diese Angelegenheit fällt in die Zuständigkeit des Herrn Bundesministers für Finanzen.

Mag. Jörg Leichtfried

