

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 1884/A(E) der Abgeordneten Georg Willi, Kolleginnen und Kollegen betreffend Erhaltung des grenzüberschreitenden Zugverkehrs mit Italien

Die Abgeordneten Georg **Willi**, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 9. November 2016 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„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:

- 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.

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.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 7. Dezember 2016 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Georg **Willi** der Abgeordnete Johann **Hell** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg **Leichtfried**.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag der Abgeordneten Georg Willi, Kolleginnen und Kollegen nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit (**für den Antrag:** G, N, **dagegen:** S, V, F, **nicht anwesend:** T).

Zum Berichterstatter für den Nationalrat wurde Abgeordneter Johann **Hell** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2016 12 07

Johann Hell

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann

