

---

**6090/J XXV. GP**

---

**Eingelangt am 09.07.2015**

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

## Anfrage

der Abgeordneten Georg Willi, Freundinnen und Freunde an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend treffsichere Ausgestaltung der Förderungen im Alpen transit zwecks effizienter Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Im Zuge der Änderungen im Förderregime für den Schienengüterverkehr kam es in den letzten Jahren zu einer deutlichen Verlagerung zugunsten des Einzelwagenladungsverkehrs und zugunsten des innerstaatlichen und Ziel-Quell-Verkehrs. Im Gegenzug wurden Förderungen für Gefahrguttransporte und für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) im Transit gestrichen bzw. stark reduziert. Die Förderungen für die im Vergleich zum UKV wesentlich ineffizientere Rollende Landstraße (RoLa), die neben den Ladungen auch das Fahrzeug mitführt, blieben demgegenüber je LKW nahezu aufrecht.

Die Grundlagen, auf deren Basis das aktuell in Geltung befindliche Förderprogramm „SGV neu“ bis incl. 2017 der EU notifiziert wurden, basieren nahezu ausschließlich auf Daten der ÖBB.

Im neu zu notifizierenden Programm für 2018 und die Folgejahre ist offensichtlich eine Fortsetzung und Verschärfung dieser Linie beabsichtigt: Sowohl eine Erhöhung der Förderung je RoLa-LKW als auch ein gänzlicher Entfall der Förderung für Transit-UKV scheint angedacht.

Schon derzeit entfällt ein laufend steigender Anteil der Förderungen im Schienengüterverkehr auf das ÖBB-Güterverkehrsunternehmen Rail Cargo Austria (RCA), während der Marktanteil der RCA ebenso laufend sinkt. Dies widerspricht den der erfolgreichen EU-Notifizierung zugrundeliegenden Angaben

Verkehrsfachlich betrachtet hat dieses Förderregime und diese Tendenz unbestreitbar Vorteile beim Aufrechterhalten von Wagenladungsverkehr, hat aber durch das Fokussieren auf ineffiziente KV-Formen und auf solche KV-Relationen, die der Auslastung österreichischer Terminals – ebenfalls im Besitz des Staatsunternehmens – zu Gute kommen, Nachteile für den Gesamterfolg bei der Verlagerung insbesondere des Langstreckenverkehrs auf die Schiene. Es entsteht damit ein Widerspruch zu offiziellen verkehrspolitischen Zielen Österreichs und seiner Bundesregierung.

Zudem steht diese Vorgangsweise spätestens im Fall der – offenbar beabsichtigten – weiteren Verfolgung und Zuspitzung zugunsten eines einzelnen Marktteilnehmers in einem deutlichen Spannungsverhältnis zu Beihilfenregelungen der EU wie etwa im Sinne von Art. 107 Abs 1 AEUV („verbotene Beihilfe“).

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

Die unterfertigen Abgeordneten stellen daher folgende

## **ANFRAGE**

- 1) 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?
- 2) 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?
- 3) Falls keine laufende Verifizierung stattfinden sollte: Warum nicht?
- 4) 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?
- 5) Wie kann eine marktgerechte Ausrichtung und damit eine wettbewerbsfähige RCA erreicht werden?
- 6) 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?
- 7) 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?
- 8) 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?
- 9) Welche Auswirkungen auf die Umwelt werden durch die Reduzierung bzw. die Streichung der Förderungen im transitierenden UKV entstehen?
- 10) 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?
- 11) 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 investments“ werden (in der Schweiz strategisch ausgeschlossen!)?
- 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?
- 13) Wie wird fortlaufend sichergestellt, dass die Kostenentwicklung der Produktionsformen des Schienengüterverkehrs durch adäquate Fördersätze korrekt abgebildet wird?

- 14) 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?