
11228/AB XXIV. GP

Eingelangt am 19.06.2012

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 W i e n

GZ. BMVIT-10.000/0018-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am . Juni 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Themessl und weitere Abgeordnete haben am 19. April 2012 unter der **Nr. 11392/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Förderungen an die ÖBB und Rail Cargo gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3 sowie 14 und 15:

- *Welche Förderungen (bitte tabellarische Darstellung) erhalten ÖBB bzw. Rail Cargo vom Verkehrsministerium für den kombinierten Verkehr?*
- *Welche Förderungen (bitte tabellarische Darstellung) vergibt das Verkehrsministerium an Rail Cargo für den unbegleiteten kombinierten Verkehr?*
- *Welche Förderungen (bitte tabellarische Darstellung) erhält Rail Cargo für die rollende Landstraße?*
- *Welche Förderungen erhält die RCA im Jahre 2012 für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (bitte tabellarische Darstellung)?*
- *Welche Förderungen erhält die RCA im Jahre 2012 für die rollende Landstraße (bitte tabellarische Darstellung)?*

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

Gemäß § 48 Bundesbahngesetz werden gemeinwirtschaftliche Leistungen an die Rail Cargo Austria (RCA) und gemäß § 3 Privatbahngesetz an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen gewährt.

Die diesbezüglichen Verträge mit RCA sowie den Privatbahnen werden auf der Website des bmvit unter <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/kombiverkehr/foerderung.html> kundgemacht.

Die Abgeltungssätze für den unbegleiteten kombinierten Verkehr und die rollende Landstraße sind den Anlagen zu entnehmen.

Zu den Fragen 4 bis 9:

- *Ist dem Verkehrsministerium bekannt, wie Rail Cargo die Förderungen für den unbegleiteten Verkehr verwendet?*
- *Wenn ja, wie?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Ist dem Verkehrsministerium bekannt, wie Rail Cargo die Förderungen für die rollende Landstraße verwendet?*
- *Wenn ja, wie?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Durch die öffentliche Kundmachung der Verträge über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen auf der website des bmvit stehen den Kunden der Eisenbahnverkehrsunternehmen sämtliche Informationen über gewährte Leistungen zur Verfügung und können somit Eingang in die Preisverhandlungen finden. Auf diese Weise ist die Weitergabe an die Kunden sichergestellt.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Ist Ihnen bekannt, dass die Förderung für die rollende Landstraße vorwiegend ausländischen Transporteuren zu Gute kommt, da diese die Hauptnutzer der meisten rollenden Landstraßen, welche Rail Cargo eingerichtet hat, sind?*
- *Sehen Sie kurzfristig eine Möglichkeit aus umweltpolitischen Gründen die Förderungsmittel, welche Rail Cargo für die rollende Landstraße bekommt, maßgeblich zu reduzieren und diese Mittel im Gleichschritt zweckgebunden dem unbegleiteten kombinierten Verkehr zu widmen?*

Der Alpenraum – und daher auch Österreich – ist aufgrund seiner geographischen Lage und seiner einzigartigen topographischen Beschaffenheit naturgemäß im besonderen Ausmaß von den großen durch Europa führenden Verkehrsströmen betroffen und sieht sich mit großen Herausforderungen konfrontiert, die auf nachhaltige umweltverträgliche Weise bewältigt werden müssen. In Österreich bedarf es daher langfristiger Lösungen, die dem unabdingbaren Anspruch der Bevölkerung, vor den negativen Auswirkungen insbesondere des Straßengüterverkehrs, wie Schadstoffen, Lärm, Staus, Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit etc. umfassend und nachhaltig geschützt zu sein, Rechnung tragen.

Die österreichische Verkehrspolitik 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 in den Mittelpunkt ihrer Strategien stellt.

In Österreich konnte bislang erreicht werden, dass der Schienenanteil im Güterverkehr stets höher war als im EU-weiten Schnitt. Der bislang hohe Modal Split des Verkehrsträgers Schiene in Österreich hängt unter anderem auch damit zusammen, dass sowohl der unbegleitete kombinierte Verkehr als auch die rollende Landstraße zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können.

Zu den Fragen 12 und 13:

- *Welche Förderungsmittel hat Intercontainer Austria bzw. Rail Cargo Austria seit Übernahme der ÖKOMBI GmbH im Jahre 2005 für den unbegleiteten kombinierten Verkehr erhalten?*
- *Welche Förderungsmittel hat Intercontainer Austria bzw. Rail Cargo Austria (RCA) seit Übernahme der ÖKOMBI GmbH im Jahre 2005 für die rollende Landstraße erhalten (bitte tabellarische Darstellung)?*

Die Förderungsmittel stellen sich wie folgt dar:

		Abrechnungsbeträge in Mio. €	
Jahr	UKV*	RoLa	
2005	16,3	14,0	

*exklusive Mobiler

Zu Frage 16:

- *Was kostete die Planung und Errichtung des Ökopunktesystems, welches am 1. April 1998 eingeführt wurde?*

In den Jahren 1996 bis 2000 wurden in Summe rund 25,016 Mio. Euro ausgegeben.

Zu Frage 17:

- *Was kostete die Planung und Errichtung des österreichischen LKW Mautsystems, welches am 1. Jänner 2004 in Betrieb genommen wurde?*

Die Errichtung des österreichischen LKW-Mautsystems erfolgte nicht durch die ASFINAG direkt sondern durch einen im Wege einer internationalen Ausschreibung ermittelten Bestbieter. Der Umfang der ausgeschriebenen Leistung umfasste sowohl die Errichtung des Mautsystems als auch

dessen Betrieb für 10 Jahre. Die genaue Höhe der Planungs- und Errichtungskosten allein wurde in den Angeboten nicht separat ausgewiesen. Die Systeme des fahrleistungsabhängigen Mautsystems wurden aber in den Büchern der damaligen Betreibergesellschaft, der EUROPPASS LKW-Mautsystem GmbH, mit rund 240 Mill. Euro aktiviert. Über die weiteren Projektkosten der Betreibergesellschaft sind keine Detaildaten verfügbar. Im Jahr 2005 ist die Betreibergesellschaft und damit das Maut-System von der ASFINAG übernommen worden, wozu der Rechnungshof 2007 eine Prüfung durchgeführt hat (Bericht des RH - Reihe BUND 2007/6).

Zu Frage 18:

- *Wie viel „Fehlbuchungen“ bei welchen es zu Strafen kommt verzeichnet die ASFINAG (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?*

Die Qualität des österreichischen LKW-Mautsystems wird regelmäßig gutachterlich überprüft und die sogenannte Erfassungsquote (Anteil der korrekten Mauttransaktionen) ermittelt. Diese lag im Jahr 2011 über 99,8%. Im Jahr 2011 waren nur im Ausmaß von 0,19% aller Mauttransaktionen Falsch-/ bzw. Nichtentrichtungen der Maut festzustellen, die zu einer Ersatzmaut führen konnten, wobei der Großteil davon auf Falschentrichtungen (zu geringe Mautentrichtung) entfiel.