

---

**7250/J XXIV. GP**

---

Eingelangt am 22.12.2010

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

## Anfrage

**der Abgeordneten Grillitsch  
Kolleginnen und Kollegen  
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend zukünftiger Gütertransport auf der Schiene**

Die von der Rail Cargo Austria AG (RCA) praktizierte gestaffelte Tarifgestaltung hat sich grundsätzlich bewährt und wurde von den Kunden des Unternehmens gut angenommen. Mit Dezember 2010 wurden Anpassungen der Tarifstruktur vorgenommen, die alle bisherigen Bestrebungen, Kunden im Schienengüterverkehr zu binden sowie deren Zufriedenheit zu stärken, zunichte machen. Dies hat unter anderem auch mit der nicht nachvollziehbaren Kurzfristigkeit der vom neuen Interims-Management gesetzten Maßnahmen zu tun.

Österreich hat sich aufgrund der Unterzeichnung des Kyotoabkommens und der EU-internen Lastenaufteilung verpflichtet, die Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) zu reduzieren. Für den Verkehrsbereich wurde in der Klimastrategie 2007 als sektorales Emissions-Ziel 18,9 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente definiert. Im Klimaschutzbericht 2010 des Umweltbundesamtes wird festgehalten, dass der Verkehrssektor mit einem Anstieg der THG-Emissionen um über 60 % (von 14,0 Mio. Tonnen auf 22,6 Mio. Tonnen) bereits heute der Sektor mit der größten Abweichung von rund 3,7 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente zum sektoralen Ziel der Klimastrategie ist.

Die von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) angekündigten Maßnahmen im Bereich des Gütertransports (neue Liste für Verladebahnhöfe, gültig seit 12. Dezember 2010; massive Tarifierhöhungen; Einstellung des Gütertransports auf bestimmten Strecken, z.B. Erlauf- und Traisentalbahn) werden zwangsläufig zu einer weiteren Verlagerung des Gütertransportes von der Schiene auf die Straße führen. Schätzungen der Forstwirtschaft und Holz verarbeitenden Industrie gehen von einem zusätzlichen Bedarf von ca. 200.000 LKW-Fahrten pro Jahr allein beim Gütertransport von Holz und Holzprodukten aus. Eine weitere Zunahme der THG-Emissionen im Verkehrsbereich ist daher unvermeidlich.

Die Auswirkungen dieser Maßnahmen widersprechen den beschäftigungs-, verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen der Bundesregierung (Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode). Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

**Anfrage:**

1. Welche Auswirkungen auf den Straßenverkehr erwartet das BMVIT durch das voraussichtlich stark erhöhte LKW-Aufkommen, das durch die vorgesehenen Maßnahmen der Österreichischen Bundesbahnen bzw. RCA AG provoziert wird, in den nächsten Jahren?
2. Welche zusätzlichen THG-Emissionen werden durch diese Verlagerung von Gütertransporten von der Schiene auf die Straße in Österreich seitens des BMVIT erwartet?
3. Welche Maßnahmen setzt das BMVIT, damit nicht aufgrund der zu erwartenden stark steigenden Transportkosten die internationale Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Forst- und Holzwirtschaft gefährdet wird?
4. Welche konkreten Maßnahmen setzt das BMVIT, um den Trend des abnehmenden Anteils des Schienengüterverkehrs im Modal Split wieder umzukehren?
5. Was haben Sie geplant, um auch in Zukunft eine ausreichende, nachhaltige und effiziente Bahninfrastruktur für den Gütertransport sicherstellen zu können?
6. Wie haben sich die Fixkosten der ÖBB in den letzten Jahren entwickelt?
7. Was haben Sie bisher unternommen, um dringend notwendige Einsparungen bei den diversen Fixkostenbereichen vorzunehmen?
8. Welcher Kostensteigerung sind die RCA AG durch andere Tochtergesellschaften der ÖBB, wie z.B. der Infrastruktur ausgesetzt?
9. Wie sind diese Kostensteigerungen zu erklären?
10. Wie haben sich die Einnahmen durch das Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) in den letzten 5 Jahren entwickelt?
11. Ist eine weitere Anhebung des Infrastrukturbenützungsentgelts vorgesehen?
12. Wenn ja, wie sind diese Kostensteigerungen zu erklären?
13. Mit welchen konkreten Aufgaben werden die Österreichischen Bundesbahnen im Zusammenhang mit den gemeinwirtschaftlichen Leistungen beauftragt und welche finanziellen Mittel sind dafür konkret vorgesehen?
14. Welche Aktivitäten wurden/werden gesetzt, um das Vertrauen der Kunden in die Zuverlässigkeit der RCA AG wieder herzustellen?
15. In den vergangenen Monaten wurden von der ÖBB Holding vor allem in Tageszeitungen umfangreiche PR-Inserate geschaltet, deren Inhalte den aktuellen Entwicklungen innerhalb der ÖBB keinesfalls entsprechen. Wie hoch sind die Kosten dieser umfangreichen Kampagne?