

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/18804 –

Europäische Fördergelder für die „Rollende Landstraße“ der ÖBB in Österreich

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Güterverkehr ist innerhalb des Verkehrssektors eine der Hauptquellen des CO₂-Ausstoßes. Zur Erreichung der Klimaziele sind daher konkrete Ansätze in diesem Bereich notwendig. Daher kommt dem Schienengüterverkehr eine wichtige Rolle zu. Eine Erhöhung des Transportanteils auf der Schiene kann einen wichtigen Hebel zur Erreichung der Pariser Ziele darstellen. Allerdings bleibt die Bundesregierung hier nach Auffassung der Fragesteller derzeit hinter den möglichen Potenzialen zurück.

Während sich Deutschland auf Ankündigungen beschränkt und lediglich unkonkrete Maßnahmen ins Auge fasst, schaffen die Nachbarländer Fakten und gehen konkrete Schritte für eine rasche Verlagerung auf die Schiene.

So arbeitet die Schweiz an einer Verlängerung der Förderung für den Schienengüterverkehr für den Alpentransit und Österreich setzt bereits ein Bündel von Maßnahmen zur Veränderung des Modal-Split auf der Brennerstrecke um (<http://www.uirr.com/en/component/downloads/downloads/1502.html>; <https://presse.oebb.at/de/presseinformationen/oebb-rollende-landstrasse-rola-als-teil-des-10-punkte-plans>).

Österreich hat in Brüssel eine Sonderförderung für eine kurzfristige Verlagerung von der Straße auf die Schiene durchgesetzt. Dabei setzt das Nachbarland allerdings auf die veraltete und ineffiziente Technologie der sogenannten rollenden Landstraße und nimmt negative Auswirkungen auf das Gesamtsystem in Kauf. Dennoch hat die EU-Kommission eine Förderung in Höhe von 205 Mio. Euro für den Zeitraum 2020 bis 2022 für die „rollende Landstraße“ gewährt (<https://www.pubaffairsbruxelles.eu/state-aid-commission-approves-increased-public-support-to-promote-shift-of-freight-traffic-from-road-to-rail-in-mountainous-regions-in-austria-eu-commission-press/>). Im Förderzeitraum verfügen nur die staatseigenen Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) über das notwendige Wagenmaterial (RoLa-Wagen), um diesen Service anzubieten (<https://presse.oebb.at/de/presseinformationen/oebb-rollende-landstrasse-rola-als-teil-des-10-punkte-plans>). Andere Anbieter sind nicht in der Lage, die Wagen bis 2022 zu beschaffen.

1. Welche Argumentationslinie hat die Bundesregierung im Rahmen der Anhörung zur Genehmigung der Fördermittel gegenüber der EU-Kommission verfolgt?

Sollte keine Stellungnahme erfolgt sein, warum nicht?

Gegenstand der österreichischen Förderung ist nicht ausschließlich die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen auf der Rollenden Landstraße (RoLa), sondern auch in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs sowie des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (UKV). Gemäß der „Mitteilung der Kommission – Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen“ aus dem Jahr 2008 muss die Europäische Kommission eine solche Förderung beihilferechtlich genehmigen. Die Finanzierung des Förderprogramms obliegt allein Österreich. Die Europäische Kommission stellt hierfür keine Mittel zur Verfügung.

Im Juli 2019 wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemeinsam mit Vertretern aus Österreich, Bayern und Tirol ein sog. „10-Punkte-Plan“ zur Entlastung der Bevölkerung am Brennerkorridor vom gewerblichen Schwerlastverkehr vereinbart. Im Rahmen dessen hat das BMVI u. a. zugesagt, Österreich bei der Anerkennung eines sog. „Bergfaktors“ bei der Berechnung der maximalen Beihilfesätze für die RoLa auf der Brennerachse zu unterstützen. Infolge der Anerkennung dieses Faktors am 16.12.2019 durch die Europäische Kommission konnte Österreich seine bestehenden Fördersätze für die RoLa in der Zeitspanne 2018 bis 2022 um 205,2 Mio. Euro auf das Niveau von 2017 anheben.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass ausschließlich der staatseigene Betrieb ÖBB aufgrund des speziellen Wagenmaterials qualifiziert ist, die Fördergelder zu erhalten?
3. Entstehen aufgrund der singulären Fördermaßnahmen nach Ansicht der Bundesregierung Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten der Deutschen Bahn AG und anderer privater Betreiber auf dem Brennerkorridor?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß dem österreichischen Förderprogramm „Schienengüterverkehr 2018 – 2022“ kann die Förderung „von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbringt bzw. zu erbringen beabsichtigt, beantragt werden“. Eine Diskriminierung einzelner Anbieter ist dabei nicht ersichtlich. Die Prüfung im Rahmen der internationalen „Task Force RoLa“, die im Rahmen des ersten Brenner-Gipfels im Jahr 2018 eingesetzt und vom BMVI geleitet wurde, hat überdies ergeben, dass neben der ÖBB auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Bedarf Niederflurwagen reaktivieren könnten. Im Rahmen seines Förderprogramms hat Österreich allein im Jahr 2020 mit 24 Eisenbahnverkehrsunternehmen Verträge für eine Förderung abgeschlossen, darunter auch mit der DB Cargo AG.

4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das CO₂-Einsparungspotenzial durch den Einsatz der rollenden Landstraße im Vergleich zum unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV)?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die EU-Förderung der „rollenden Landstraße“ im Vergleich zum UKV, insbesondere in Bezug auf das CO₂-Einsparungspotenzial?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die RoLa weist gegenüber dem UKV, bei dem nur die Ladeinheit (Container, Wechselbrücke oder Sattelaufleger) transportiert wird, deutliche Nachteile auf. Die Erfahrungen in Deutschland zeigen, dass Transporte auf der RoLa zumeist nicht wirtschaftlich betrieben werden können. Dies haben auch die Ergebnisse der „Task Force RoLa“ bestätigt. So müssen auf der RoLa spezielle Niederflurwagen mit kleinen Rädern eingesetzt werden, die einen hohen Verschleiß, Wartungsbedarf und damit einen höheren Unterhaltungsaufwand erfordern als z. B. Taschenwagen, wie sie im UKV eingesetzt werden. Zudem werden auf der RoLa die Lkw-Zugmaschinen und ein besonderer Wagen für das Lkw-Fahrpersonal mitgeführt, was einen relativ hohen Anteil an zusätzlichem Gewicht bedeutet. Mit Blick auf die höhere Effizienz und die vergleichsweise geringeren Kosten des UKV geht die Bundesregierung davon aus, dass das CO₂-Einsparpotenzial beim UKV höher ist als bei der RoLa.

6. Wie bewertet die Bundesregierung Betriebsbeihilfen im Schienengüterverkehr, wie sie Österreich erfolgreich bei der EU-Kommission in Bezug auf die „rollende Landstraße“ durchgesetzt hat?

Die RoLa ist aus Sicht der Bundesregierung eine vergleichsweise teure Beförderungsart, die sich nur auf speziellen Relationen rechnet. Im Rahmen der „Task Force RoLa“ wurden konkrete Maßnahmen zur Wiedereinführung der RoLa auf der Strecke zwischen Regensburg und Wörgl und damit insgesamt eine Stärkung der RoLa auf der Brennerachse geprüft.

Die Task Force stellte eine deutlich fehlende Wirtschaftlichkeit für die geprüfte Strecke Regensburg – Wörgl fest, obwohl sogar zusätzliche staatliche Betriebszuschüsse in EU-rechtlich zulässiger Höhe unterstellt wurden.

7. Gibt es nach Ansicht der Bundesregierung negative Auswirkungen auf den UKV hinsichtlich der preislichen Wettbewerbsfähigkeit sowie der Trassenverfügbarkeit auf der Brennerstrecke aufgrund der Förderung der „rollenden Landstraße“?

Da Österreich sowohl die RoLa als auch den UKV fördert, ist durch die Förderung der RoLa nicht von einer Wettbewerbsverzerrung zuungunsten des UKV auszugehen. Auch ergab die Prüfung der Task Force RoLa, dass keine Engpässe hinsichtlich der Trassenverfügbarkeit auf der Brennerachse aufgrund der RoLa bestehen.

8. Die auf der Brennerroute mit der RoLa geleistete Transportentfernung beträgt zwischen 100 km (Wörgl-Brennersee) und 450 km (Regensburg-Trento), während die durchschnittliche Transportentfernung des UKV bei 800 km liegt, die dann nicht auf dem BAB-Netz (BAB = Bundesautobahn) zurückgelegt werden. Entsteht nach Ansicht der Bundesregierung aufgrund der „rollenden Landstraße“ ein falscher Anreiz, die kürzeren Transportentfernungen der „rollenden Landstraße“ dem UKV vorzuziehen?
9. Entstehen nach Ansicht der Bundesregierung negative Auswirkungen für die Anwohner entlang der Autobahnen in Bayern, wenn die Förderung der RoLa zu einer Verlagerung der Verkehre vom UKV zur RoLa und damit zumindest teilweise zurück auf die BAB führt?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die RoLa kann insbesondere bei kurzen Strecken eine sinnvolle Ergänzung zum UKV sein. Die RoLa wird dabei ganz überwiegend von kleineren Transportunternehmen genutzt, für die eine Abwicklung der Transporte im UKV aufgrund der höheren Komplexität nicht infrage kommt. Größere Unternehmen bevorzugen hingegen aus Gründen der höheren Wirtschaftlichkeit weiterhin den UKV. Daher geht die Bundesregierung davon aus, dass durch die RoLa keine zusätzlichen Verkehre auf deutschen Autobahnen bewirkt werden.