



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0040-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 12. Oktober 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 12. August 2016 unter der **Nr. 10053/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend weiterhin fragliche Rechtskonformität der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) der ÖBB gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Wie bereits in der Anfragebeantwortung 5908/AB XXV.GP einleitend dargelegt wurde, unterliegen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der ÖBB-Infrastruktur AG, aber auch die der anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, nach dem Eisenbahngesetz 1957 der besonderen regulierungsbehördlichen Aufsicht. Dabei wurden in einzelnen Fällen Aufsichtsmaßnahmen der unabhängigen Schienen-Control Kommission getroffen und in einzelnen Fällen kam es auch zu nachfolgenden Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. Diese Aufsichtsmaßnahmen und die diesbezüglichen Rechtmäßigkeitsfragen fallen nicht in den Aufgabenbereich des bmvit.

Die Ausführungen in der Stellungnahme seitens der Schienen-Control GmbH, die zum gegenwärtigen Stand eingeholt wurde, werden nachfolgend zu den jeweiligen Fragepunkten wiedergegeben.

Zusätzlich wurde eine Stellungnahme der ÖBB-Holding AG eingeholt, deren Ausführungen ebenfalls zu den betreffenden Fragepunkten wiedergegeben werden.

Zu Frage 1:

- *Welche Fortschritte gibt es seit Beantwortung der Parl. Anfrage 6085/J XXV.GP vor einem Jahr bei der Klärung der von SCK, VWGH usw. behandelten Frage der Diskriminierung von gleisfreundlichen Triebfahrzeugen?*

Diese Frage betrifft ein laufendes Verfahren der Schienen-Control Kommission. Zum Stand dieses Verfahrens kann keine Auskunft erteilt werden.

Zu Frage 2:

- *Halten Sie angesichts dieser extrem langwierigen Causa, an deren unparteiischer Bearbeitung daher doch Zweifel aufgekommen sind, die derzeitige Vorgabe für die berufsständische Besetzung der SCK (§ 82 Eisenbahngesetz) weiterhin für geeignet, um die Klärung technischer Fragen zielführend prüfen und entsprechende Bescheide binnen angemessener Frist in haltbarer Qualität erlassen zu können? Wenn ja, warum im Einzelnen?*

Nach den gesetzlichen Vorgaben aus dem Eisenbahngesetz 1957 haben der Schienen-Control Kommission neben einem Mitglied samt Ersatzmitglied aus dem Richterstand zwei weitere Mitglieder samt Ersatzmitglieder anzugehören, welche Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens oder für andere netzgebundene Bereiche sein müssen. Diese fachlichen Voraussetzungen zur Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission entsprechen den unionsrechtlichen Vorgaben aus der Richtlinie 2012/34/EU und sind sachgerecht im Eisenbahngesetz umgesetzt.

Zu Frage 3:

- *In welcher Weise im Einzelnen berücksichtigen die SNNB der ÖBB für 2017 die nunmehr in der EU-Verordnung 2015/909 enthaltenen Anreize für "oberbaufreundliche Lauftechnik" (Achslast, Horizontalkräfte, Längssteifigkeit des Rollmaterials)?*

Die Durchführungsverordnung 2015/909 ermöglicht zwar eine Differenzierung der Entgelte in Form einer Verrechnung nicht nur nach Zug-km, sondern auch nach anderen Parametern, wie Zuggewicht, Längssteifigkeit, Achslast oder Antriebsleistung des Triebfahrzeugs. Dies ist jedoch nicht verpflichtend und stellt nur eine Möglichkeit dar. Im Übrigen regelt die Durchführungsverordnung 2015/909 nicht die Gestaltung von Anreizen zum Einsatz bestimmten Wagenmaterials, sondern die Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *In welcher Weise im Einzelnen berücksichtigen die SNNB der ÖBB für 2017 die nunmehr gemäß VO (EU) 2015/429 vorzusehenden Modalitäten für die Anlastung von Lärmkosten?*
- *Falls letzteres nicht in den SNNB der ÖBB für 2017 berücksichtigt ist - wo sonst wurde bzw. wird es konkret berücksichtigt?*

Weder die Durchführungsverordnung 2015/429/EU noch die Richtlinie 2012/34/EU, auf der die Durchführungsverordnung 2015/429/EU basiert, enthalten eine Verpflichtung zur Anlastung von Lärmkosten. Sofern lärmabhängige Weegeentgeltbestandteile eingeführt werden, sind allerdings die Regelungen der Durchführungsverordnung einzuhalten.

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant in den SNNB für die Netzfahrplanperiode 2018 entsprechend der Durchführungsverordnung 2015/429/EU einen Bonus für mit lärmarmen Bremstechnik nachgerüstete Güterwagen einzuführen.

Zu Frage 6:

- *Trägt der Einsatz von "besserem Rollmaterial zur Fahrzeitverkürzung im Nah- und Regionalverkehr" - womit neben schnelleren oder schneller beschleunigenden Garnituren primär Garnituren, die durch entsprechende Tür-, Türraum- und Innenraumgestaltung einen spürbar schnelleren Fahrgastwechsel und damit Fahrzeitverkürzung durch kürzere Stationsaufenthalte zulassen, sowie Garnituren mit weniger Infrastrukturabnutzung adressiert sind - zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur bei? Wenn nein, warum konkret nicht? Wenn ja, warum wird dies in 5908/AB in Abrede gestellt?*

Ob der „Einsatz von besserem Rollmaterial zur Fahrzeitverkürzung im Nah- und Regionalverkehr zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur beiträgt“ hängt wesentlich von den eisenbahninfrastrukturellen Gegebenheiten und vom Netzfahrplangefüge ab. Während im

hochbelasteten Kernnetz/Hauptachsen ein besseres Rollmaterial zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur (z.B. höhere Auslastung) führen kann, ist dies außerhalb der Hauptachsen meist weniger relevant, da auf eingleisigen Strecken Zwangspunkte (z.B. eingeschränkte Kreuzungsmöglichkeiten) bestehen. Durch die Bündelung von Verkehren mit gleicher Geschwindigkeit und Haltemuster kann ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur erzielt werden, wie dies beispielsweise bei systematisierten Netzfahrplänen (Integraler Taktfahrplan/ITF) der Fall ist.

Zu Frage 7:

- *Ihr Amtsvorgänger berief sich in 5908/AB XXV.GP auf bestimmte Ziele bzw. "Nicht-Ziele" der Entgeltbestandteile gemäß des damaligen § 67 Abs 7 Eisenbahngesetz. Halten Sie es für rechtlich haltbar, unter Verweis auf eine nur demonstrative Aufzählung von Maßnahmen-Beispielen zu den Zielen einer Regelung im Gesetz zu behaupten, dass alle weiteren zur Zielerreichung geeigneten oder sogar unentbehrlichen Maßnahmen als die drei demonstrativ aufgezählten nicht gerechtfertigt (5908/AB XXV.GP: "Weder ... noch ... ist ein Ziel ... ") seien?*

In der Anfragebeantwortung zu 5908/AB wurde ausgeführt, dass weder ein „Einsatz von besserem Rollmaterial zur Fahrzeitverkürzung im Nah- und Regionalverkehr“ noch eine „Erhöhung der Streckenkapazität“ oder eine „Reduktion der Lärmemissionen“ Ziel der Entgeltbestandteile gemäß § 67 Abs 7 EisebG ist. Es wurde somit nicht behauptet, dass „alle weiteren zur Zielerreichung geeigneten oder sogar unentbehrlichen Maßnahmen als die drei demonstrativ aufgezählten nicht gerechtfertigt (5908/AB XXV.GP: „Weder ... noch ... ist ein Ziel ...“) seien“, sondern dargelegt, dass die drei genannten Zwecke nicht Gegenstand von Anreizen gemäß § 67 Abs 7 EisebG (in der damals geltenden Fassung) sind.

Zu Frage 8:

- *Für Eisenbahninfrastruktur besteht - wenn man den in der Infrastruktur-Ausbaurealität der letzten Jahre und Jahrzehnte, in der auch Hochgeschwindigkeits-Gleisabstände für Nicht-Hochgeschwindigkeitsstrecken oder für 250 km/h ausgelegte Tunnel-Teile, die mit nicht einmal der halben Geschwindigkeit befahren werden, genehmigt und umgesetzt wurden, nicht immer abgebildeten Ausführungen Ihres Amtsvorgängers in 5908/AB XXV.GP dennoch folgt - eine Notwendigkeit der Erhöhung der Streckenkapazität ausschließlich dann, wenn die Fahrwegkapazitäten knapp sind.*

- a) *Besteht eine entsprechend strenge Vorgabe auch für den Bau von hochrangigen Straßen?*
- b) *Wenn ja, welche, und wie und von wem wird diese vor der Aufnahme von hochrangigen Straßen in den Anhang des Bundesstraßengesetzes konkret zur Anwendung gebracht?*
- c) *Wenn nein, warum nicht?*

Bei Beurteilung und Dimensionierung von Kapazitätsverbesserungen im Straßennetz kommen – analog zu den betreffenden technischen Vorschriften für Schieneninfrastruktur – die einschlägigen Vorschriften und Richtlinien, etwa in Gestalt der RVS 3.03.31 (Straßenquerschnittsausbildung) zur Anwendung.

Davon zu trennen sind auf höherer hierarchischer Ebene Veränderungen des hochrangigen Bundesverkehrswegenetzes, deren rechtliche Verankerung für Bundesstraßen dem Bundesgesetzgeber bzw. für Hochleistungsstrecken durch Verordnung der Bundesregierung vorbehalten sind. Erfolgen solche Netzveränderungen in Folge einer Vorbereitung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, dann kommt das SP-V-Gesetz zur Anwendung.

Zu Frage 9:

- *Welche konkreten fachlichen oder rechtlichen Tatsachen sprechen dagegen, dass eine "Erhöhung der Streckenkapazität" immer auch eine "Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur" ist? Bitte geben Sie auch konkrete Beispiele an, wo Erhöhung der Streckenkapazität die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur nicht gesteigert oder gar reduziert hat.*

Im Prinzip dient die Erhöhung der Streckenkapazität der Steigerung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur. Die Steigerung hängt jedoch maßgeblich davon ab, inwieweit die Erhöhung der Streckenkapazität die Durchlässigkeit einer Streckenachse insgesamt erhöht. Wird beispielsweise bei einer eingleisigen Strecke A – C, der Abschnitt A bis B zweigleisig ausgebaut, so erhöht sich auf diesem Abschnitt die Streckenkapazität. Auf dem restlichen Abschnitt (B – C) ist dies aber nicht der Fall. Beim Übergang von B auf C wird deutlich, dass sich die Durchlässigkeit der Streckenachse insgesamt nur bedingt erhöht hat, da beispielsweise Züge in diesem Abschnitt nach wie vor Kreuzungen abwarten müssen.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Wie erklären Sie sachlich, dass am Anlassfall Semmering unvergleichlich höherer (also: sehr ungleicher) Infrastruktur-Aufwand dennoch auf gleiche Bepreisung der entsprechenden (Bruttotonnenkilometer-)Komponente im IBE wie überall trifft, also Ungleiches gleich bepreist wird? Müsste nicht eine in Erhaltung und Betrieb viel aufwändigere Strecke bei dieser IBE-Komponente einen weit höheren Betrag je km zur Folge haben?*
- *Inwiefern steht diese IBE-Regelung auf der Semmeringstrecke mit den einzelnen Vorgaben aus §69a Eisenbahngesetz für Weegeentgeltnachlässe (nur zeitlich begrenzt, nur bei sehr niedrigem Auslastungsgrad, usw.)?*

Der Entgeltabschlag auf der Semmering- und Wechselstrecke wurde als temporäre Maßnahme zur Stützung des Modal-Split Anteils der Schiene eingeführt. Diese Maßnahme soll im Rahmen der geplanten Einführung des Weegeentgeltmodells im Dezember 2017 auslaufen.

Mit dem verringerten Weegeentgelt im Güterverkehr am Semmering bzw. Wechsel wurde die Zielsetzung verfolgt, den Schienengüterverkehr über diesen Nord-Süd-Korridor zu unterstützen. Aktuell ist beabsichtigt, für die Netzfahrplanperiode 2018 ein neues Weegeentgeltmodell einzuführen, wodurch sich auch Änderungen bei der Bruttotonnenkilometerkomponente ergeben werden.

Zu den Fragen 12 bis 15:

- *Ist es zutreffend, dass für über ein Dutzend Verschubstandorte die unterjährige Auflassung ermöglicht wird?*
- *Um welche Standorte handelt es sich konkret?*
- *Wie zeitgemäß aus verkehrspolitisch-strategischer Sicht ist es, solche Maßnahmen ausschließlich aus dem derzeitigen - zB durch fehlende Kostenwahrheit auf über 97% des österreichischen Straßennetzes grob zum Nachteil der Schiene verzerrten - "tatsächlichen" Bedarf zu definieren und nicht aus Entwicklungszielen?*
- *Wie können diese Auflassungsabsichten insbesondere mit dem medienöffentlich und auch auf Ebene des "Gesamtverkehrsplans" betonten Modal-Split-Ziel (40%, also ein Drittel mehr Anteil der Schiene am Güterverkehrsvolumen) in Einklang gebracht werden?*

Grundsätzlich handelt es sich nicht um Standortschließungen, sondern um Veränderungen bei der Stationierung von Verschubpersonal auf bestimmten Verschubstandorten. Die Verschubstandorte, d.h. die Stationierung von Verschubpersonal vor Ort, unterliegen einer laufenden Evaluierung und sind entsprechend dem Bedarf nach Verschubleistungen und dem effizienten Ressourceneinsatz anzupassen. Dies kann beispielsweise dazu führen, dass die nachgefragten Verschubleistungen

von benachbarten Standorten erbracht werden und daher kein eigenes Personal vor Ort vorzuhalten ist. Weiters werden Leistungen die nicht standortgebunden sind in Kompetenzzentren konzentriert (z.B. Zugdatenerfassung in den Grenzbahnhöfen). Derzeit werden mehrere Standorte diskutiert, die Evaluierung ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Die österreichische Verkehrspolitik verfolgt die Zielsetzung, das Marktsegment Schienen-Einzelwagenverkehr, das mit dem Straßenverkehr in Wettbewerb steht, von Verschubleistungen abhängig und für die bisherige positive Bilanz des hohen Schienenanteils am Modal Split mitverantwortlich ist, beizubehalten. Darüber hinaus ist der Schienengüterverkehr in der Fläche ein wirtschaftspolitischer und standortpolitischer Faktor. Aus diesen Gründen wird der Einzelwagenverkehr vom bmvit auch mit knapp unter 50 Mio. Euro pro Jahr besonders gefördert.

Um die künftige Wettbewerbsfähigkeit des Verschub- und Einzelwagenverkehrssystems sicherzustellen, muss jedoch auch ihre Effizienz laufend verbessert werden. Hierzu zählen auch Überlegungen und Maßnahmen zur Optimierung der Stationierung von Verschubpersonal auf Verschubstandorten.

Zu Frage 16 und 17:

- *Was ist mit dem "Lärmgesetz", auf das in den SNNB 2017 der ÖBB verwiesen wird, konkret gemeint?*
- *Was ist mit dem "Emissionsgesetz", auf das in den SNNB 2017 der ÖBB verwiesen wird, konkret gemeint?*

Die Bestimmungen in den SNNB 2017 beziehen sich allgemein auf die internationalen und österreichischen umweltrechtlichen Vorgaben. Der Klammerausdruck „vor allem Lärm-, Emissions-, Abfallwirtschaftsgesetz“ wird adaptiert.

Mag. Jörg Leichtfried

