

**110/SPET XXIV. GP**

Eingebracht am 09.03.2011

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

## Stellungnahme zu Petition



**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: pr3@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at



GZ. BMVIT-13.400/0002-I/PR3/2011 DVR:0000175

An die  
Parlamentsdirektion  
z.H. Herrn Mag. Gottfried Michalitsch  
Leiter des Nationalratsdienstes  
Parlament  
1017 Wien

Wien, am 8. März 2011

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beeckt sich zu Ihrem Schreiben GZ. 17010.0020/7-L1.3/2011 vom 13. Jänner 2011, mit welchem die Petitionen Nr. 56, 60, 67, 69 und 70 übermittelt wurden, folgende Stellungnahme abzugeben:

**Petition Nr. 56 – Menschengerechter Ausbau der Umfahrung Zwettl**

Der Ausbau der Umfahrung Zwettl fällt in die Zuständigkeit des Landes Niederösterreich, daher kann leider seitens des bmvit keine Stellungnahme abgegeben werden.

**Petition Nr. 60 – „EISENBAHN LEBEN“ Eisenbahn-Verkehrspolitik-Probleme und –****Lösungen am Beispiel der Wiener S-Bahn-Linie S80 und der Haltestelle Lobau****Zu Forderung 1:**

Zur Erreichbarkeit schienengebundener Nahverkehrsmittel aus diesem Stadtgebiet darf festgehalten werden, dass mit der Inbetriebnahme des Gemeinschaftsbauwerkes – ÖBB-

Haltestelle Stadlau der S80 und der U-Bahnstation Stadlau der Linie U2 – am 2. Oktober 2010 der Haltepunkt der S80 vom bisherigen Bahnhof Stadlau deutlich in Richtung der angesprochenen Haltestelle Lobau verlegt wurde. Alle weiteren Schritte, insbesondere auch die Bewertung von Kosten-Nutzen-Faktoren für die Beibehaltung der Bahnstation, liegen in der Verantwortung der ÖBB-Personenverkehr AG bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG.

Zu Forderung 2:

Die Nah- und Regionalverkehrsplanung gemäß § 11 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999) ist bei den betreffenden regionalen Gebietskörperschaften (Länder und Gemeinden) angesiedelt.

Gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 ist es Aufgabe des Bundes, die Sicherstellung eines (österreichweiten) Grundangebotes im Schienenpersonenverkehr zu gewährleisten. Dieser Verpflichtung kommt der Bund selbstverständlich nach.

Aus Sicht des bmvit kann die Notwendigkeit des Bedarfs von öffentlichen Verkehrsdiensten unter dem Aspekt einer adäquaten Daseinsvorsorge in der Region sowohl im Bus- als auch im Schienenbereich durch die regionalen Gebietskörperschaften „vor Ort“ besser beurteilt werden.

Eine Regelung – um die Versorgungsdichte bzw. Versorgungsqualität des Öffentlichen Verkehrs einheitlich zu organisieren – ist schwierig, da einerseits die topographischen Verhältnisse der einzelnen Regionen innerhalb Österreichs als auch die Bereitschaft zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs unterschiedlich gelagert sind.

Zu Forderung 3:

Die Rahmenbedingungen für die Gestaltung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (z.B. Ausgabe und Art von Fahrausweisen etc.) werden im ÖPNRV-G 1999 vorgegeben.

Eine weitgehende österreichweite Vereinheitlichung der Tarifierungsoberfläche („Wabenmodell“) ist mit geringfügigen Ausnahmen bereits erfolgt. Die Arbeiten für eine Vereinheitlichung des Tarifmodells in der Ost-Region sind bereits im Gange.

Auch die benutzerfreundliche Gestaltung von Fahrausweisen stellt ein wesentliches Qualitätsmerkmal im ÖPNRV-G 1999 dar, wobei aber regional unterschiedliche Tarifniveaus bzw. Sondertarife nicht ausgeschlossen sind.

Was die angesprochene Einführung eines „Österreich-Tickets“ betrifft, darf darauf hingewiesen werden, dass eine allfällige Umsetzung seitens des bmvit bereits initiiert und im Nationalrat auch bereits intensiv diskutiert wurde. Um für die Fahrgäste einen attraktiven Preis und Ermäßigungen

für bestimmte Personengruppen (Partner, Jugendliche, Senioren, Menschen mit besonderen Bedürfnissen) anbieten zu können, müsste das Ticket mit erheblichen öffentlichen Mitteln gestützt werden. Je nach Preis und Ermäßigungsausmaß wurden dafür Kosten bis zu 100 Mio. EURO genannt.

Aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen und budgetären Situation ist die Erfüllung aller verkehrspolitischen Maßnahmen nicht möglich. Studien haben gezeigt, dass ein günstiger Preis für öffentliche Verkehrsmittel nur eine Möglichkeit ist, um diese für die Fahrgäste attraktiver zu machen. Weitere Maßnahmen, die oftmals eine größere Hebelwirkung zeigen, sind Investitionen in die Infrastruktur und die Qualität des Angebots.

Einer Einführung eines „Österreich-Tickets“ als betriebswirtschaftlich kalkuliertes Tarifangebot der Verkehrsunternehmen steht jedoch nichts entgegen.

#### Zu den Forderungen 4 und 5:

Hinsichtlich des Betriebs des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs ist derzeit eine Änderung der entsprechenden rechtlichen bzw. gesetzlichen Grundlagen auf Bundesebene im Gange.

So wurde ein Entwurf für eine Novelle des ÖPNRV-G 1999 bereits fertiggestellt und vor kurzem dem allgemeinen Begutachtungsverfahren unterzogen. Die Auswertung der Stellungnahmen der begutachtenden Stellen steht kurz vor dem Abschluss.

Gegenstand der Novelle ist vor allem die Schaffung transparenter und nachvollziehbarer Finanzierungsregelungen im Lichte der mit Dezember 2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und somit entsprechende Rechtssicherheit für die Auszahlung von öffentlichen Mitteln im Rahmen EU-rechtlicher Vorgaben zu gewährleisten.

Auch die Neugestaltung der Gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträge mit den Schienenverkehrsunternehmen ist ein wesentlicher Teil der Änderungen der rechtlichen Grundlagen für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr in Österreich.

Die neuen privatrechtlichen Vereinbarungen sollen vor allem auch den EU-rechtlichen Vorgaben entsprechend Rechnung tragen und durch gezielte Leistungsbestellungen Transparenz in der Angebotsstruktur und im Einsatz der erforderlichen Bundesmittel schaffen.

Um die Qualität zu steigern und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen, wird eigens ein entsprechendes Qualitätsmanagement samt Kontrollinstrumentarien und Sanktionsmöglichkeiten in den betreffenden Verträgen verankert.

Eine entsprechende Vereinbarung mit den Österreichischen Bundesbahnen konnte Anfang Februar dieses Jahres bereits zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden. Verhandlungen mit den privaten Schienenverkehrsunternehmen sind bereits im Gange.

#### Zu Forderung 6:

Hier darf auf die Website des bmvit verwiesen werden, wo sämtliche Investitionen in die Bahninfrastruktur gemäß einer klaren Strategie durch den Eigentümer erfolgen und sämtliche Detailprojekte abgebildet sind. Diese Transparenz der Investitionen ist im Übrigen bereits seit 2007 gegeben.

#### Zu Forderung 7:

Die Schieneninfrastruktur steht allen Eisenbahnverkehrsunternehmen in gleichem Maße und zu gleichen Bedingungen zur Verfügung. Was die ÖBB betrifft, so sind der Infrastrukturbereich (ÖBB-Infrastruktur AG) und der Absatzbereich (ÖBB-Personenverkehrs AG, Rail Cargo Austria AG) als jeweils selbständige Aktiengesellschaften organisatorisch voneinander getrennt.

#### Zu Forderung 8:

Mit der Änderung des Bundesbahngesetzes 2009 wurden die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und die ÖBB-Infrastruktur Bau AG zur ÖBB-Infrastruktur AG verschmolzen, um eine einheitliche Anlagenverantwortung sicherzustellen und ein Anlagemanagement aus einer Hand zu erreichen.

#### Zu Forderung 9:

Die Bedeutung im Ausbau der S80 wird zweifelsohne erkannt. So ist zwischen Wien Stadlau – Marchegg bis Staatsgrenze ein zweigleisiger Ausbau samt Elektrifizierung der Strecke geplant, mit welchem entsprechende Kapazitäten sowohl für den Personennah- als auch für den Personenfernverkehr geschaffen werden, aber auch Modernisierungsmaßnahmen in den Bahnhöfen und Haltestellen einhergehen sollen. Im aktuellen Rahmenplan 2011 – 2016 sind für die diesbezüglichen Planungen Mittel in der Höhe von 9,2 Mio. EURO vorgesehen. Hier wäre noch festzuhalten, dass die Strecke per Verordnung der Bundesregierung zur Hochleistungs-Strecke erklärt werden soll.

#### Zu den Forderungen 10, 11 und 12:

Nach § 2 der Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung, BGBl. II Nr. 398/2008, müssen Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge den Bestimmungen der Eisenbahnbau- und – betriebsverordnung und, soweit diese Verordnung keine ausdrücklichen Bestimmungen enthält, dem Stand der Technik, insbesondere harmonisierten Normen, entsprechen. Vom Stand der Technik darf jedoch abgewichen werden, wenn die Sicherheit und Ordnung auf andere Weise gewährleistet werden kann.

Im Sinne von § 9b Eisenbahngesetz ist der „Stand der Technik“ dabei der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer

Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Bei der Bestimmung des „Standes der Technik“ sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

Da die Betriebsanlagen und die Schienenfahrzeuge somit bereits bisher nach dem Stand der Technik ausgerichtet werden, ist kein Bedarf nach einer Änderung der bestehenden Rechtslage erkennbar.

#### Zu Forderung 13:

Die ÖBB-Personenverkehr AG ist aktienrechtlich dazu verpflichtet, Entscheidungen unter Zugrundelegung wirtschaftlicher Kriterien zu treffen. Hier kann und soll es kein Weisungsrecht der Politik geben. Nicht-personalbegleitete Züge, v.a. auch im innerstädtischen Verkehr, können daher nicht ausgeschlossen werden.

Seitens des bmvit wird jedoch in den Bestellverträgen im Rahmen der Grundangebotssicherung nach § 7 ÖPNRV-G 1999 darauf geachtet, dass für Fahrgäste jederzeit eine Kommunikationsmöglichkeit mit dem Triebfahrzeugführer vorhanden ist.

#### Zu Forderung 14:

Auch die Beschaffung der Fahrzeuge fällt in den wirtschaftlichen Entscheidungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Entstehen z.B. durch gewünschte höherwertige Qualitätsvorgaben höhere Kosten, so sind diese in den Bestellverträgen entsprechend in den laufenden Kosten zu berücksichtigen.

#### Zu Forderung 15:

Im Rahmen der Novelle zum ÖPNRV-G 1999 ist vorgesehen, dass die einzelnen Zahlungen durch die öffentliche Hand für einen Verkehrsdienst im Lichte der EU-rechtlichen Vorgaben transparent zu erfassen sind. Dabei haben die Länder eigens eine entsprechende Stelle zu benennen, die im Rahmen ihres örtlichen Wirkungsbereiches sämtliche Zahlungen der öffentlichen Hand erfasst, um geleistete Zahlungen den einzelnen Verkehrsdiensten (leistungsbezogen) zuordnen zu können und gegebenenfalls nicht EU-konforme Überzahlungen für einzelne Verkehrsdienste zu verhindern. Ein effizienter und zielorientierter Mitteleinsatz wird daher künftig gewährleistet sein.

Eine gänzliche Übertragung von Bundesmitteln an die Länder ist daher derzeit nicht angedacht und wäre im Hinblick auf die im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 jüngst abgeschlossenen bzw. noch abzuschließenden Vereinbarungen im Schienengüterverkehr

weder sinnvoll noch zweckmäßig. Unabhängig davon erfolgt eine enge Abstimmung mit den betroffenen Bundesländern vor allem im Bereich der Angebotsplanungen (Ausschreibungen) bzw. der Qualitätskontrolle.

Zu Forderung 16:

Hier wird auf die Ausführungen zu Forderung 15 verwiesen.

Ergänzend darf noch angemerkt werden, dass es im Rahmen der Bestellung des Grundangebotes durch den Bund im Rahmen der § 7 ÖPNRV-G 1999 künftig keine Pauschalzahlungen mehr geben wird. Es wird im Rahmen neuer privatrechtlicher (zum Teil bereits abgeschlossener) Vereinbarungen zu nachvollziehbaren leistungsbezogenen Abgeltungen kommen, wobei die Berechnung der entsprechenden Abgeltungsbeträge nach den Bestimmungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen wird.

Diese Vereinbarungen enthalten auch ein umfassendes Qualitätsmanagement bzw. eine Qualitätskontrolle mit einem entsprechenden Bonus-Malussystem. Zusätzlich sind Abschläge bei Abweichungen von den vereinbarten Leistungen vorgesehen.

Hinsichtlich der Verkehrsdiestbestellungen der Länder ist darauf hinzuweisen, dass auch diese Gebietskörperschaften bei dem Abschluss der entsprechenden Verträge an die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gebunden sind und auch in diesem Fall – auch wenn diesfalls kein direkter Einfluss durch den Bund ausgeübt werden kann – ein effizienter und vor allem nachvollziehbarer Mitteleinsatz gewährleistet sein wird.

Zu Forderung 17:

Hinsichtlich der durch den Bund im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 abgeschlossenen bzw. abzuschließenden Verträge mit den Schienenverkehrsunternehmen darf angemerkt werden, dass eine vorzeitige Kündigung von einzelnen vereinbarten Leistungen vor Ablauf des Vertrages möglich ist, um die schrittweise Öffnung des Schienenpersonenverkehrsmarktes im regulierten Wettbewerb durch die Vergabe von Leistungen in einem wettbewerblichen Verfahren durchzuführen.

Um jedoch im Rahmen der neuen Vertragswerke eine entsprechende Kontinuität und eine Sicherstellung des Grundangebotes in möglichst hoher Qualität sicher zu stellen und unter Berücksichtigung längerer notwendiger Vorlaufzeiten vor allem im Schienenbereich, ist für die vorzeitige Kündigmöglichkeit von Leistungen eine Kündigungsfrist von 24 Monaten ab Fahrplanwechsel vorgesehen.

Zu Forderung 18:

Nach Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 erteilen die Eisenbahnunternehmen, die Reiseveranstalter und die Fahrkartenverkäufer dem Fahrgäst auf Anfrage vor Fahrtantritt oder

während der Fahrt bestimmte Informationen (wie zum Beispiel Informationen über Fahrpläne oder die Zugänglichkeit, Zugangsbedingungen und Verfügbarkeit von Einrichtungen für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität im Zug). Weiters sind die Eisenbahnunternehmen, die Bahnhofsbetreiber und die Reiseveranstalter gemäß Art. 29 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 beim Verkauf von Eisenbahnfahrkarten verpflichtet, die Fahrgäste über ihre aus dieser Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten zu informieren.

Zusätzlich haben die Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringen, gemäß § 22 Eisenbahngesetz die Fahrpläne bzw. die Tarife rechtzeitig vor ihrem In-Kraft-Treten und auf Kosten des jeweiligen Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen.

Die Möglichkeit der Änderung des Fahrplanes nur mehr zum Zeitpunkt des jährlichen Fahrplanwechsels ist derzeit jedoch nicht vorgesehen bzw. beabsichtigt.

#### Zu Forderung 19:

Die Rechtsgrundlagen über die Rechte und die Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr wurden bereits umfassend reformiert, sowohl auf internationaler Ebene im COTIF, auf der Ebene der EU in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, als auch innerstaatlich im hierzu ergangenen flankierenden Bundesgesetz.

#### Zu Forderung 20:

Im Rahmen des 88. Ministerrates vom 1. Februar 2011 wurde beschlossen, „dass in Bezug auf die Entwicklung der Qualität der vom Bund im Nahverkehr bestellten Leistungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie“ ein Fahrgastbeirat eingerichtet wird. Die Art und Weise der Ausgestaltung, insbesondere die Implementierung auf rechtlicher Ebene für diesen Bereich sind derzeit erst in Diskussion.

#### Zu Forderung 21:

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat sorgt gemäß § 4 Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz vor, dass der gesetzliche Schutz der Arbeitnehmer ausreichend gewährleistet wird, und trägt darüber hinaus dazu bei, dass durch geeignete Maßnahmen ein wirksamer Arbeitnehmerschutz erreicht wird. Die Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Rechtsvorschriften und behördlichen Verfügungen wird durch die Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (die Verkehrs-Arbeitsinspektoren) überwacht.

#### Zu Forderung 22:

Gemäß dem internationalen Standard in der Unfallursachenforschung sowie unter Zugrundelegung der Strategien der EU-Verkehrssicherheitspolitik wird durch eine eigens und ausschließlich für

Zwecke der unabhängigen Unfalluntersuchung eingerichtete Sicherheitsuntersuchungsstelle gewährleistet, dass Vorfälle mit dem Ziel gründlich untersucht werden, die Verkehrssicherheit entscheidend zu verbessern. Zur Vermeidung von Interessenskonflikten ist diese Stelle auf der Basis der gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen als unabhängige Stelle eingerichtet.

Die in Österreich eingerichtete Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (im Folgenden kurz UUB) ist eine multimodal strukturierte Organisationseinheit und umfasst die Verkehrsbereiche Luftfahrt, Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen. Die UUB bildet einen Teil der Bundesanstalt für Verkehr, einer Dienststelle des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Die zentralen Aufgaben der UUB umfassen die Untersuchung von Vorfällen durch ein qualifiziertes Untersuchungsverfahren, die Feststellung der Ursache und erforderlichenfalls die Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Untersuchung eines Vorfalls durch die UUB dient nicht zur Klärung von Schuld- und Haftungsfragen. Ob eine Untersuchung eingeleitet wird bzw. in welchem Umfang eine Untersuchung durchgeführt wird, richtet sich nach dem Ausmaß und der Art des Vorfalls sowie den voraussichtlichen Erkenntnissen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die rechtlichen Grundlagen für die Untersuchung von Vorfällen im Bereich des schienengebundenen Verkehrs sind in dem am 1. Jänner 2006 in Kraft getretenen Unfalluntersuchungsgesetz (BGBl. I Nr. 123/2005), basierend auf den rechtlichen Vorgaben der Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004 („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“), enthalten.

Das Unfalluntersuchungsgesetz umfasst zum einen die organisatorische Basis, um eine Untersuchung von Vorfällen durchführen zu können und zum anderen das für die Untersuchung maßgebliche Verfahren.

Wird von der UUB eine Untersuchung eines Vorfalls eingeleitet, so wird diese unabhängig und damit ohne jegliche Beeinflussung durch parteipolitische oder unternehmensrelevante Interessen von Mitarbeitern der UUB in der Funktion von Untersuchungsleitern durchgeführt, denen auf Grund ihrer Qualifikation die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung übertragen wird.

### **Petitionen Nr. 67 und 69 betreffend Murtal-Schnellstraße S 36**

Durch den konjunkturbedingten Rückgang des Lkw-Verkehrs am hochrangigen Streckennetz der ASFINAG und dem damit verbundenen Rückgang an Mauterlösen haben sich die Rahmenbedingungen für den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes geändert. Dies führte zur Notwendigkeit einer Prioritätenreihung aller Großprojekte. Da die bisherigen Planungen zur S 37 zwischen Scheifling und Dürnstein insbesondere gezeigt haben, dass eine Umsetzung mit großen

technischen Schwierigkeiten und hohen Kosten verbunden ist, werden die weiteren Planungen für diesen Abschnitt auf unbestimmte Zeit ausgesetzt. Unter diesen Rahmenbedingungen und angesichts knapper Budgets ist auch die Errichtung der S 36 Murtal Schnellstraße in Form der bisherigen Projektierung zu überdenken.

Gemeinsam mit der Fachabteilung 18A des Landes Steiermark wird die ASFINAG die technischen Möglichkeiten alternativer Verkehrslösungen sowie die Dringlichkeit von Entlastungsmaßnahmen prüfen, wobei der gesamte Abschnitt zwischen Judenburg und Scheifling einer Betrachtung unterzogen wird.

Die aus der bisherigen Projektierung gewonnenen Informationen werden für die weiteren Überlegungen Verwendung finden und jedenfalls als Grundlage für weitere Planungen dienen. Entsprechend der überwiegend bestandsnahen Trassierung der S 36 sind bereits eingelöste Grundstücke – je nach Ergebnis der Überprüfungen – auch für alternative Umsetzungsmöglichkeiten nutzbar.

#### **Petition Nr. 70 – Vergabe der Digitalen Dividende im ländlichen Raum**

Das bmvit ist sich der Bedeutung von schnellen Internetverbindungen als eine der Voraussetzungen für eine dynamische wirtschaftliche Entwicklung der ländlichen Räume und damit einer zeitgemäßen Lebensqualität nicht nur der ländlichen Bevölkerung durchaus bewusst und kümmert sich in seinem Wirkungsbereich darum, gerade diesen Technologien den Weg zu ebnen.

Bereits 2009 wurden mit der Novelle des Telekommunikationsgesetzes die Grundlagen für eine verbesserte Zusammenarbeit bei der Nutzung vorhandener Infrastrukturen geschaffen; als Ergebnis hat ein großer österreichischer Anbieter angekündigt, in den nächsten Jahren 1,5 Mrd. EURO in den Netzausbau investieren zu wollen.

Im Bereich der Forschung vergibt das bmvit jährlich rund 70 Mio. EURO für den Bereich der IKT und unterstützt damit nachhaltig die Erhöhung des Innovationsniveaus und damit der Wettbewerbsfähigkeit in Österreich.

Zur Schaffung von klaren Rahmenbedingungen insbesondere für Investitionen des privaten Sektors arbeitet das ho. Ressort intensiv an der Umsetzung der TGK-Novelle 2011, mit welcher der Wettbewerb gestärkt, Investitionen angeregt und auch Verbraucherrechte ausgebaut werden sollen. Mit diesem Gesetz wird auch eine neue gesetzliche Grundlage für die Regulierungsbehörde geschaffen, mit dem Ziel, investitionsanregende Entscheidungen zu ermöglichen.

Ende September 2010 wurde durch die Regulierungsbehörde das 2,6 GHz-Band an die österreichischen Mobilfunkanbieter versteigert, ein Band welches primär für schnelle mobile

Breitbanddienste vorgesehen ist. In dem im Oktober erlassenen Zuteilungsbescheid wurde bis 31. Dezember 2013 eine Mindestversorgungspflicht von 25% der Bevölkerung vorgeschrieben. Das bmvit geht davon aus, dass passende Modelle der Versorgungspflicht auch bei den kommenden Versteigerungen wieder zur Anwendung gelangen werden.

Das bmvit hat am 9. Februar 2011 die Sonderrichtlinie (SRL) *Breitband Austria Zwanzigdreizehn* veröffentlicht, mit welcher der Breitbandausbau hin zu Hochgeschwindigkeitsnetzen im ländlichen Raum unterstützt wird. Die Regelungen der SRL sind technologienutral gestaltet, so dass auch Mobilfunkunternehmen von eventuellen Förderungen nicht ausgeschlossen sind. Insgesamt können hier 30 Mio. € an Fördermittel vom bmvit, dem BMLFUW, den Bundesländern und der EU zur Unterstützung des Breitbandausbaus in den ländlichen Gebieten zur Verfügung gestellt werden. Die operative Umsetzung des Programms liegt bei den jeweiligen Bundesländern.

Darüber hinaus wird von ho. Seite mit dem Förderprogramm austrian electronic network kurz AT:net die Markteinführung von Diensten und Anwendungen auf Breitbandbasis unterstützt. Dieses Programm setzt am kritischen Punkt zwischen Forschung und Markteinführung an, stimuliert die Breitbandnutzung und damit die Nachfrage, was sich wieder auch positiv auf Infrastrukturinvestitionen auswirkt.

Die Nutzung der freigewordenen Frequenzen der Digitalen Dividende zur Verbesserung der infrastrukturellen Versorgung mit Breitbandinternet in den ländlichen Regionen ist so bald als möglich vorgesehen und damit wurde den Empfehlungen der Autoren der wissenschaftlichen Studie im Auftrag der RTR gefolgt.

Bezüglich der in der Petition angesprochenen Frequenzvergaben außerhalb Europas darf grundsätzlich festgestellt werden, dass eine Vergabe der Digitalen Dividende in Österreich ohne Berücksichtigung der Situation im europäischen Kontext nicht vorstellbar ist. Mit Beschluss der Kommission 2010/267/EU vom 6. Mai 2010 wurden harmonisierte technische Nutzungsbedingungen, welche die Voraussetzungen zur Nutzung der Digitalen Dividende auf EU-Ebene bilden, geschaffen. Innerhalb Europas hat jedoch bisher nur Deutschland die Vergabe der Digitalen Dividende an den Mobilfunk abgeschlossen.

Mit der Vergabe der Digitalen Dividende sollen unter anderem auch die Voraussetzungen für eine bessere Versorgung des ländlichen Raumes mit Breitband-Internet geschaffen werden. Die in der Petition angeführten Ziele hinsichtlich der Digitalen Dividende werden daher durch das bmvit vollinhaltlich unterstützt.

Mit Beschluss des Ministerrats vom 20. Juli 2010 wurde für Österreich die Entscheidung zur Vergabe der Digitalen Dividende an den Mobilfunk getroffen. Einer der Gründe für eine Vergabe

der Digitalen Dividende an den Mobilfunk war die Möglichkeit zur Versorgung des ländlichen Raumes mit Breitband-Internet. Dies wurde sowohl von der als Entscheidungsgrundlage in Auftrag gegebenen Studie zur Digitalen Dividende als auch von den Mobilfunkbetreibern in deren Argumentationen für die Vergabe der Digitalen Dividende an den Mobilfunk selbst festgestellt. Vorgaben hinsichtlich einer bestimmten Versorgungs- und Ausbauverpflichtung in den zu erstellenden konkreten Nutzungsbedingungen zur Vergabe der Digitalen Dividende sind grundsätzlich vorstellbar, bedürfen jedoch im konkreten Vergabeverfahren einschlägiger Festlegungen der Regulierungsbehörde.

Es wurde bereits mehrfach deutlich ausgeführt, dass als erforderliche Randbedingung zur Vergabe der Digitalen Dividende die berechtigten Interessen des Rundfunks, der Kabelnetzbetreiber und der Veranstaltungsbranche berücksichtigt werden müssen. Die notwendigen Voraussetzungen zur Vergabe der Digitalen Dividende werden derzeit unter weitgehender Berücksichtigung der angeführten Interessen der verschiedenen Branchen geschaffen. Die wesentliche Grundlage für die Erarbeitung konkreter Nutzungsbedingungen war die bereits verabschiedete Novelle zur Frequenznutzungsverordnung, überdies hat auch die RTR bereits ein Konsultationsverfahren eingeleitet.

Da Frequenzen an den Staatsgrenzen nicht Halt machen, sowie ein Alleingang ohne Berücksichtigung der Frequenznutzung (vor allem in den östlichen Nachbarstaaten) nicht vorstellbar wäre, sind bis zur konkreten Vergabe noch folgende internationale Abklärungen notwendig:

- Für die Veranstaltungsbranche werden die Ersatzfrequenzspektren (Duplexlücke im 800 MHz Frequenzband) in den entsprechenden internationalen Gremien vereinbart und festgeschrieben, bevor die Hersteller an die Entwicklung und Produktion von Anwendungen auf harmonisierter Basis herangehen können.
- Die exklusive Nutzung des Frequenzbereiches 821 – 832 MHz für Funkmikrofone durch die Veranstaltungsbranche in den Grenzregionen bedarf bilateraler Vereinbarungen mit den betroffenen Nachbarstaaten.
- Es werden mit allen österreichischen Nachbarstaaten Gespräche über die notwendige Frequenzkoordinierung geführt. In der Meinungsbildung zur Verwendung und dem Zeithorizont zur Umsetzung der Digitalen Dividende bestehen vor allem zwischen den westlichen und östlichen Nachbarstaaten Österreichs erhebliche Geschwindigkeitsunterschiede.

- Um gegenseitige Störbeeinflussungen betroffener Anwendungen möglichst gering zu halten, müssen für alle neuen Anwendungen in Mobilfunknetzen, den Kabelnetzen und bei Rundfunkempfangsgeräten, die von den Festlegungen der digitalen Dividende betroffen sind, neue Normen entwickelt werden. Erst nach Abschluss der Arbeiten in den relevanten internationalen Gremien können entsprechende marktfähige Geräte auch produziert und zur Verfügung gestellt werden.

Insbesondere im Hinblick auf die insgesamt gesetzten Maßnahmen im Bereich Breitband kann davon ausgegangen werden, dass dieses gesamte Maßnahmenbündel zu einer positiven Entwicklung und damit auch zur Erreichung der Zielsetzungen des Regierungsprogramms führen wird.

Soweit die genannten Problembereiche von Österreich beeinflussbar sind, wird dabei auf eine rasche Lösung Bedacht genommen. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass eine Versteigerung der Frequenzen im Laufe des Jahres 2011/Anfang 2012 möglich sein wird. Die tatsächliche Nutzbarkeit des Spektrums wird vom Vorliegen von konkreten technischen Nutzungsbedingungen abhängen, insbesondere in den Grenzgebieten zu jenen Ländern, die im Zeitplan der Analog-Digital-Umstellung des Fernsehens hinter Österreich liegen; ansonsten würde der ökonomische und volkswirtschaftliche Wert des Spektrums für die Nutzung durch mobiles Breitband wesentlich geschmälert werden.

**Für die Bundesministerin:**

Mag. Heinrich Knab

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**

Petra Farthofer

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7405

E-Mail: petra.farthofer@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
	Datum	2011-03-09T10:06:33+01:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02, OU=a-sign-corporate-light-02, O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	rQ2USPrUsV+y8fPu3RV/G7Q9JCfkMASQHOHUrGXWCkaAAkTYHGtiyLgGtMaa72IFmJta2QvpVf1rpofn6qGqQlwlw66+m1scqZAN+KMisLZS2oLBc2XMfB++bTAWHHr3gkvwtvR+nKOSjvB50+p3khplI0N7s1YSYbl6S2Yaurg=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at">https://www.signaturpruefung.gv.at</a>	