

5108/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5445/J - NR/1998, betreffend europäische Schienenliberalisierung, die die Abgeordneten Dr. Puttinger und Kollegen am 16.12.1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Wettbewerb ist - wie in allen Wirtschaftssektoren auch bei allen Verkehrsträgern grundsätzlich sinnvoll und notwendig. Aufgabe der Verkehrspolitik ist es, dabei die Rahmenbedingungen so zu gestalten, daß faire Wettbewerbsbedingungen sowohl zwischen den Verkehrsträgern - insbesondere zwischen Straße und Schiene - als auch innerhalb des Schienenverkehrssektors geschaffen werden und damit der Schienenverkehr in seiner Funktion langfristig gestärkt wird.

Wegen der europäischen Dimension des Verkehrsmarktes ist es erforderlich, die Rahmenbedingungen und Schritte der Reform auf EU - Ebene zu harmonisieren. Erste Schritte wurden gesetzt, und weitere stehen bevor.

Zu Frage 2:

Schon aufgrund der bestehenden rechtlichen Vorschriften ist eine unabhängige Schiedsstelle für diese Aufgaben vorgesehen und eingesetzt worden. Darüberhinaus wird in meinem Ressort an einer Weiterentwicklung zur Einrichtung eines Schienenverkehrs - Regulators gearbeitet; ein Gesetzesentwurf hierfür soll im Frühjahr in Begutachtung geschickt werden.

Zu Frage 3:

Dieser Kontrollinstanz sollen Eingriffsrechte in allen Fällen von Diskriminierungen beim Zugang zum Schienenverkehr und die Marktbeobachtung obliegen.

Zu Frage 4:

Die österreichische EU - Präsidentschaft war gerade am Verkehrssektor von umfangreichen Initiativen geprägt.

- a) Ein verkehrspolitisches Schwerpunktthema war die Liberalisierung der Verkehrsmärkte mit begleitenden Maßnahmen zur sozialen und technischen Harmonisierung unter Beachtung umweltpolitischer Aspekte, wobei das Hauptaugenmerk auf den Schienenverkehr gerichtet wurde. Die Mitgliedstaaten konnten dahingehend sensibilisiert werden, daß notwendige Liberalisierungsschritte ohne technische und soziale Harmonisierung nicht zielführend wären, jedoch eine grundsätzliche Öffnung des Schienenverkehrsmarktes unumgänglich ist.
- b) Im konkreten wurde die Arbeit am sogenannten "Schienen - Infrastrukturpaket", das die EU - Kommission im Oktober 1998 vorgelegt hat, forciert, welches weitere Schritte zur Harmonisierung des Zugangs im Schienenverkehr enthält.

Zu Frage 5:

Die Vorschläge zum Bahnverkehr im Schienen - Infrastrukturpaket werden auch von Frankreich und Belgien dem Grundsatz nach nicht abgelehnt. Inhaltliche Diskrepanzen konnten in der dem österreichischen Vorsitz für dieses Thema zur Verfügung gestandenen Zeitspanne strukturiert und aufbereitet und beim Verkehrsministerrat am 1.12.1998 diskutiert werden, sodaß die Basis für eine zügige Weiterarbeit geschaffen ist.

Zu Frage 6:

Die Schieneninfrastrukturfinanzierungs GesmbH soll ihrem gesetzlichen Auftrag gemäß grundsätzlich Finanzierungsaufgaben erfüllen. Die Vergabe von Fahrplantrassen durch Gesellschaften, die nicht mit dem Fahrwegbetreiber ident sind, führt zu enormen Schnittstellen - problemen und hohem Personaleinsatz und ist daher ineffizient.

Zu Frage 7:

Die Markteintrittsbedingungen im Wege einer eisenbahnrechtlichen Konzession für Schienenverkehrsleistungen sind im Vorjahr gesetzlich neu geregelt worden. Damit wurde der Markt-zutritt ermöglicht. Für den grenzüberschreitenden Verkehr sind im EU - Raum überdies bereits Lizenzierungsverfahren auf Basis europäischer Vorschriften obligatorisch vorgeschrieben. Marktteilnehmern stehen die für Privatbahnen gesetzlich vorgesehenen Unterstützungen zur Verfügung.

Zu Frage 8:

Vorweg muß hiezu festgehalten werden, daß die intensivere grenzüberschreitende Zusammenarbeit von den Eisenbahnunternehmen selbst ausgehen muß, um den Erfordernissen der europäischen Märkte gerecht zu werden. Dies umso mehr, als nur so dem Konkurrenzdruck der Straße wirksam begegnet werden kann.

Die Aufgabe von staatlicher Seite ist es, die notwendigen rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen zu schaffen. Über die bereits erwähnten europäisch harmonisierten Rahmenbedingungen für einen Wettbewerb auf der Schiene hinaus sei hier insbesondere auf die internationale Koordination des Ausbaues der Eisenbahnstrecken und die Bemühungen auf dem Gebiet technischer Standards und Normen hingewiesen.

Zu Frage 9:

Zu dieser Frage teilen mir die ÖBB mit, daß für die Kompatibilität der EDV - Anlagen unter dem Dach des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) im Projekt "HERMES" bereits vor Jahren ein genormtes Sendungsverfahren festgelegt wurde.

Zu Frage 10:

Dazu teilen mir die ÖBB mit, daß das Zugbegleit - und Triebfahrzeugpersonal derzeit an den nationalen Grenzen gewechselt wird. Im Rahmen von Sondervereinbarungen - mit DB - AG (Deutsche Bahn AG), FS (Italienische Staatsbahnen), GySEV (Raab - Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn), ZSR (Eisenbahnen der Slowakischen Republik) - ist aber schon derzeit ein grenzüberschreitender Einsatz geregelt. Gegenwärtig erfolgen Verhandlungen mit der DB - AG über eine weitere Ausdehnung des grenzüberschreitenden Personaleinsatzes.

Zu Frage 11:

Wie mir die ÖBB mitteilen, werden derzeit ICE - Triebwagen auf österreichischen Strecken von ÖBB - Triebfahrzeugführern geführt. Es wurden 26 ÖBB - Triebfahrzeugführer ausgebildet. Was die gesetzlichen Rahmenbedingungen anlangt, wurden im Eisenbahnrecht und werden in der neuen Triebfahrzeugführerverordnung Regelungen verankert, um künftig ausländische Befugnisse zur Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen anerkennen zu können.

Zu den Fragen 12 und 13:

Das Konzept der "Trans - European - Freight Freeways" ist eine europäische Initiative, die darauf zielt, über den derzeitigen Rechtsrahmen hinaus freiwillige erweiterte Zugangsrechte auf bestimmten Achsen einzuräumen. Die Mitgliedstaaten stellen die Rahmenbedingungen zur Verfügung - was bereits erfolgt ist -, die Durchführung obliegt den jeweiligen Eisenbahn - unternehmen.

Das "Nord - Süd - Freeway - Pilotprojekt", an dem neben Norwegen, Schweden, Dänemark, Finnland, Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz und Italien auch Österreich beteiligt ist, enthält zwei Korridore durch Österreich. Seit 19.1.1999 verkehrt in der Relation Troisdorf (D) - Passau - Wels der erste Freewayzug auf dem österreichischen Schienennetz. Sehr günstige Benutzungsentgelte und eine zentrale Anlaufstelle für die Trassenbeantragung (sog."One Stop - Shop") sind ein wesentlicher Anreiz für das Pilotprojekt Freeway - Korridore.

Zu den Fragen 14, 15 und 16:

Der europaweite Schienenverkehr ist historisch gewachsen und durch Unterschiede bei der Spurweite, einer Vielzahl verschiedener Systeme zur Betriebssteuerung, Zugsicherung bzw. Zugbeeinflussung sowie durch unterschiedliche Strom - und Funksysteme gekennzeichnet. Erste Ansätze zu einer Harmonisierung wurden auf dem Gebiet des Hochgeschwindigkeitsverkehrs mit der "Interoperabilitätsrichtlinie" begonnen. Maßnahmen im Bereich des konventionellen Bahnverkehrs sind in Vorbereitung. Leider hat die EU - Kommission trotz mehrfacher Ankündigung bis heute keinen entsprechenden Vorschlag präsentieren können. Beim schon sehr weit entwickelten Projekt "European Train Control System", das ein einheitliches europäisches Zugsteuerungs - und Zugsicherungssystem zum Ziel hat, kann wahrscheinlich von einem Ersteintritt eines derartigen grenzüberschreitenden Systems im Jahr 2000/2001 ausgegangen werden.

Grundvoraussetzung für die Umsetzung der Ziele von ETCS ist die europaweit einheitliche technische Spezifikation der Systeme (z.B. für die Datenübertragung zwischen Zentrale und Zug), der Abschluß der Standardisierungsarbeit z.B. in den CEN - bzw. CENELEC - Gremien zur Erarbeitung der EN - Normen sowie die Entwicklung, Prüfung und Zulassung der Produkte nach diesen Normungsgrundsätzen.

Österreich ist als EU - Mitgliedstaat und gerade bei seiner geographischen Lage selbstverständlich in all diese laufenden Bemühungen zur technischen Harmonisierung aktiv eingebunden, weil nur Standards und Normen auf europäischer Ebene erfolversprechend sein können.