



REPUBLIK ÖSTERREICH  
HUBERT GORBACH  
VIZEKANZLER  
Bundesminister  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

2262/AB

2005 -01- 05

GZ. BMVIT-10.000/0018-I/CS3/2004 DVR:0000175

zu 2321/J

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol

Parlament  
1017 Wien

Wien, 4. Jön 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2321/J-NR/2004 betreffend Schienenverkehrs-Abbau in Ungarn und Folgen für Österreich, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 16. November 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Ist Ihnen die beschriebene Entwicklung des Schienenverkehrs in Ungarn bekannt?

**Antwort:**

Aufgrund meiner häufigen Kontakte mit meinen Kollegen aus den Nachbarstaaten sind mir die Probleme der jüngsten EU-Mitglieder im Schienenverkehr durchaus bekannt. Daher bin ich auch über die Situation in Ungarn informiert, muss jedoch festhalten, dass hinsichtlich der finanziellen Zahlungsströme jedes Mitgliedsland autonom agieren kann und grundsätzlich durch die Wettbewerbsaufsicht der Europäischen Kommission kontrolliert wird. Hinsichtlich der Infrastrukturausbauten haben meine zuständigen Beamten regelmäßig Kontakte aufgrund eines seit dem Jahre 1999 bestehenden Eisenbahnkooperationsabkommens mit Ungarn, worin der Schieneninfrastrukturausbau mit Ungarn festgelegt ist.

**Frage 2:**

Ist die Vorgangsweise Ungarns mit den vertraglichen und sonstigen Übereinkünften zwischen Österreich und Ungarn mit Bezug zum Schienenverkehr vereinbar?

**Antwort:**

Hinsichtlich jener Verträge und Vereinbarungen zwischen Österreich und Ungarn, welche die wichtigen Infrastrukturausbauten betreffen, sind keine Diskrepanzen festzustellen. In den übrigen Angelegenheiten ist Ungarn als autonomer Staat selbst verantwortlich.

**Fragen 3, 4 und 5:**

Welche Informationen, Untersuchungen o.ä. liegen Ihnen zu den negativen Konsequenzen vor, die a) das Veralten des Wagenmaterials, b) die Qualitätsverschlechterung der ungarischen Schieneninfrastruktur für die österreichische Bevölkerung mit sich bringt, etwa im Hinblick auf

Schienenverkehrslärm oder auf Verlagerung von Verkehrsströmen von der Schiene auf die Straße?

Welche Möglichkeiten bestehen, auf die Einhaltung des europarechtlichen Rahmens des Schienenverkehrs in Nachbarstaaten wie speziell Ungarn hinzuwirken, und welche entsprechenden Schritte haben Sie auf bilateraler und auf europäischer Ebene gesetzt?

Haben Sie oder Ihre Regierungskollegen insbesondere Ihren ungarischen Amtskollegen oder andere Mitglieder der ungarischen Regierung auf dieses Problem und auf die Folgen der Vorgangsweise für Österreich aufmerksam gemacht, wenn ja, wann und wen, wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Grundsätzlich ist dazu festzuhalten, dass mir die entsprechenden Informationen aufgrund meiner bilateralen Kontakte sowie aufgrund von Informationen meiner zuständigen Beamten vorliegen. Wie ich schon ausgeführt habe, versuche ich mit meinem ungarischen Amtskollegen auf bilateraler und auch auf europäischer Ebene allfällige Probleme hinsichtlich Rollmaterial und Infrastruktur zu lösen. Im Übrigen ist Ungarn als EU-Mitglied verpflichtet, alle gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften des Bahnsektors einzuhalten, sodass davon auszugehen ist, dass bei Nichteinhalten die Kommission als Hüterin der Verträge eingreifen wird.

**Frage 6:**

Welche sachlichen Gründe gibt es für die Schwierigkeiten und langwierigen Verzögerungen bei der Zulassung von Lokomotiven, Triebwagen u. dgl. aus den Beitrittsstaaten für den Verkehr auf dem österreichischen Schienennetz?

**Antwort:**

Während Reisezugwagen im Allgemeinen als dem RIC-Abkommen unterliegende und analog Güterwagen dem RIV-Abkommen unterliegende Schienenfahrzeuge ohne Einschränkungen aus den Nachbarstaaten H, SK, CZ nach Österreich übergehen können und auch eisenbahnrechtlich dürfen, ist für Triebfahrzeuge (Lokomotiven und Triebwagen) über die Grenzbahnhöfe hinaus aus diesen, wie allen anderen Nachbarländern, also auch Deutschland und der Schweiz ein nationales Zulassungsverfahren erforderlich. Technische Grundlage hierfür sind

- z. T. abweichende gesetzliche Bestimmungen (z.B. Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, Arbeitnehmerschutzbestimmungen) von den Herkunftsländern abweichende Infrastrukturbedingungen (z. B. Fahrstromsysteme, Zugsicherungssysteme, Steilrampen)
- z. T. abweichende Sicherheitsstandards (z. B. Brandschutz)

Dennoch gelang es in den letzten Jahren, alle Zulassungsverfahren zu einem positiven Abschluss zu bringen, sodass z. B. die neuen Siemens-Hochleistungslokomotiven von MAV und GYSEV österreichweit erfolgreich eingesetzt werden.

Voraussetzung für die eisenbahnrechtliche Genehmigung in Österreich ist u.a. auch die Genehmigung im Herkunftsland, die sich beim CD-Neigezug derzeit wegen hartnäckiger technischer Probleme in Tschechien erheblich verspätet.

Es gibt derzeit kein einziges Triebfahrzeug aus H, SK, CZ, dessen Österreicheinsatz beantragt, aber ohne allgemein anerkannte technische Probleme nicht genehmigt ist. Um diesen Missstand erst gar nicht entstehen zu lassen, sind die Experten meines Hauses bemüht, frühzeitig Kontakte

auch zu den Herstellern und Betreibern dieser Länder herzustellen, um bereits hier Abstimmungen vornehmen zu können.

Im Übrigen werden auf Gemeinschaftsebene laufend technische Harmonisierungen durchgeführt - ich darf hier nur beispielhaft die Richtlinien zur Eisenbahninteroperabilität und die dazugehörigen technischen Spezifikationen sowie die Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit erwähnen - und es ist davon auszugehen, dass in absehbarer Zeit keine nationalen Genehmigungen mehr erforderlich sein werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' or 'W' shape with a long horizontal stroke extending to the right.