



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR
14629 /AB
24. Juli 2013
zu 14931 /J

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0009-I/PR3/2013
DVR:0000175

Wien, am 22. Juli 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 24. Mai 2013 unter der **Nr. 14931/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umsetzung des SP/VP-Regierungsprogrammes für die XXIV. Gesetzgebungsperiode – Bereich Straße und Schiene gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche Straßen wurden im Laufe der XXIV. Gesetzgebungsperiode neu in das Bundesstraßengesetz aufgenommen?*

Im Laufe der XXIV. Gesetzgebungsperiode wurden keine neuen Straßenzüge in das Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen. Es wurden jedoch folgende Netzveränderungen vorgenommen:

Der Streckenverlauf der S 31 Burgenland Schnellstraße, der S 34 Traisental Schnellstraße, der A 23 Autobahn Südosttangente Wien, der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße sowie der A 26 Linzer Autobahn wurde geändert.

Der Straßenzug A 24 Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl wurde zur Gänze aus dem Bundesstraßenverzeichnis gestrichen.

Zu Frage 2:

- *Welche weiteren Straßen sollen in der kommenden Gesetzgebungsperiode in das Bundesstraßengesetz aufgenommen werden?*

Aus heutiger Sicht besteht kein akuter Bedarf neue Straßenzüge in das Bundesstraßengesetz 1971 aufzunehmen. Allfällige zukünftig notwendige Anpassungen sind von zukünftigen Entwicklungen abhängig und erfolgen bedarfsgerecht.

Zu Frage 3:

- *Durch den Einsatz welcher moderner Systeme ist es in welchem Umfang zu (beträchtlichen?) Einsparungen bei Treibstoffen und Verbesserungen der Emission sowie zu einer Reduktion weiterer volkswirtschaftlicher Kosten (Unfallgefahr, Zeit etc.) gekommen?*

Unter den angesprochenen Systemen sind aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie die intelligenten Verkehrssysteme unserer Verkehrsinfrastrukturen zu verstehen. Diese werden, ausgehend von Testfeldern und Pilotanwendungen, wie z.B. dem Testfeld Telematik, schrittweise und in Abstimmung mit dem Ausland und der Europäischen Union, im gesamten Bundesgebiet ausgerollt. Details dazu sind z.B. unter der Internetseite <http://www.testfeld-telematik.at/> zu finden. Bereits vorhandene Telematikanwendungen auf der Straße werden also in Abstimmung mit allen relevanten Beteiligten sukzessive um Intelligente innovative Lösungen für eine zukunftsfähige intermodale Mobilität ergänzt. Damit kann zukünftig gewährleistet werden, dass sich die VerkehrsteilnehmerInnen effizienter, sicherer und umweltverträglicher im motorisierten Individualverkehr bewegen.

Ein wesentlicher, verkehrsträgerübergreifender Ansatz des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ist überdies die Schaffung eines Angebotes für eine österreichweite, gemeinsame Auskunft aller Verkehrsangebote in einheitlicher hoher Qualität, die das gesamte Verkehrsgeschehen abdeckt (Radfahren, zu Fuß gehen, öffentlicher Verkehr, Auto, Park & Ride) und damit dem Nutzer und der Nutzerin den Vergleich zwischen den Angeboten ermöglicht, und damit letztendlich auch eine Grundlage dafür liefert, die unterschiedlichen Angebote effizient und



verantwortungsvoll zu nutzen. Die Verkehrsauskunft wird für die Öffentlichkeit bereits ab Herbst diesen Jahres zur Verfügung stehen.

Unter den Leitthemen Effizienz und Effektivität des Gesamtverkehrsplanes des bmvit sind überdies auch die intensiven Bestrebungen im Rahmen der Einführung der Elektromobilität zu erwähnen, welche insgesamt und unabhängig von den gewählten Technologieformen, seien es Hybridfahrzeuge oder rein batterieelektrische Konzepte, die Gesamtverbräuche der in Österreich zum Einsatz kommenden Fahrzeugflotten in den nächsten Jahren deutlich reduzieren.

Nicht zuletzt aufgrund der Dynamik der momentanen Initiativen ist eine Abschätzung von zukünftigen Einsparungen bzw. Reduktionen volkswirtschaftlicher Kosten derzeit schwer machbar, jedoch befinden sich standardisierte Bewertungsmaßnahmen derzeit im Rahmen von Programmen der Europäischen Union, an denen auch Österreich federführend teilnimmt in Ausarbeitung. Mit Ergebnissen ist Ende des Jahres 2013 zu rechnen.

Zu Frage 4:

- *Wo und in welchem Umfang ist es durch gezieltes Controlling der SCHIG zu einer Optimierung der „Life-Cycle-Costs“ und zu Einsparungen im Rahmen der Infrastrukturbewirtschaftung gekommen?*

Im Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode wurde unter anderem festgehalten, dass das Ziel der Infrastrukturbewirtschaftung eine Optimierung der „Life-Cycle-Costs“ sein muss und dass die Zielerreichung durch ein gezieltes Controlling der SCHIG, die dafür entsprechend auszurichten ist, laufend begleitet wird.

Das Regierungsprogramm wurde umgesetzt und die SCHIG entsprechend ausgerichtet.

Was „Life-Cycle-Costs“ (LCC) im Hinblick auf das Bestandnetz betrifft, so sind seit 2009 im Zuschussvertrag gemäß § 42 Bundesbahngesetz, der seitens ÖBB, dem bmvit und unter Mitwirkung der SCHIG unterzeichnet wurde, Kennzahlen im Zusammenhang mit der Sicherheit und der Qualität (Kennzahl Langsamfahrstellen) Bestandteil und Grundlage des Vertrages. Langsamfahrstellen sind ein wesentlicher Gradmesser für die Qualität der Schieneninfrastruktur und die Qualitätskennzahl, die von der SCHIG überwacht wird, ist ein wichtiger Anreiz für ein

optimiertes und effektives Life-Cycle-Management. Darüber hinaus wurde 2011 eine zusätzliche Beilage „Produktivitäts- und LCC-Kontrolle“ in den § 42-Zuschussvertrag 2011-2016 aufgenommen.

Was den Bereich Neu- und Ausbauprojekte betrifft so werden vom bmvi und von der SCHIG einvernehmlich jährliche Prüfpläne für die wahrzunehmende Überwachungstätigkeit erstellt und laufend von der SCHIG unter besonderer Berücksichtigung von LCC abgearbeitet. Zusätzlich darf darauf hingewiesen werden, dass auf Projektebene das Effizienzsteigerungsprogramm umgesetzt wurde und auf Programmebene eine gründliche Evaluierung im Zusammenhang mit dem Zielnetz 2025+ erfolgt ist, die zu Einsparungen im Bereich des Neu- und Ausbaus geführt haben.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Welche „Weiterentwicklungen des ÖBB-Dienstrechts unter Einbindung der Sozialpartner“ hat es in den letzten fünf Jahren gegeben?*
- *In welchen Bereichen ist eine weitere Änderung des ÖBB-Dienstrechtes aus Ihrer Sicht dringend erforderlich und bis wann soll es dazu kommen?*

Bereits auf Grundlage des Bundesbahngesetzes 1992 wurden für ab 1995 eintretende Bedienstete neue Rechtsgrundlagen für das Arbeitsverhältnis zu den Österreichischen Bundesbahnen beruhend auf einem privatrechtlichen Vertrag nach den Vorgaben des Angestelltengesetzes erarbeitet.

Auf Basis des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 wurde das ÖBB-Dienstrecht in wesentlichen Punkten an die österreichischen arbeits- und sozialrechtlichen Standards angeglichen. In diesem Zusammenhang werden insbesondere folgende Punkte hervorgehoben:

- Aufnahme neuer MitarbeiterInnen nach dem jeweiligen Branchen-Kollektivvertrag,
- Organisation und Mitwirkungsrechte des Betriebsrates ausschließlich nach den Bestimmungen des Arbeitsverfassungsgesetzes,
- Abschaffung der vollen Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall für die Dauer eines Jahres, stattdessen Entgeltfortzahlung nach den Bestimmungen des Angestelltengesetzes und Einführung des Krankengeldbezuges gemäß ASVG,



- Abgehen vom Senioritätsprinzip durch Streichen von Gehaltsstufen und Verlängerung der Vorrückungszeiträume.
-

In der jüngsten Vergangenheit verdienen insbesondere nachstehende Weiterentwicklungen des Dienstrechts eine besondere Erwähnung:

- Abschluss eines einheitlichen modernen "Kollektivvertrages für die Arbeitnehmer/innen der österreichischen Eisenbahnunternehmen",
- Aufkommensneutrale Neuregelung der zuvor diskriminierenden Regelung des Ausschlusses der Anrechnung von Zeiten vor dem 18. Lebensjahr für den Vorrückungstichtag durch § 53a Bundesbahngesetz,
- Neuregelung der Fahrbegünstigung im Zusammenhang mit der Versteuerung als Sachbezug.

Ich möchte zusätzlich darauf hinweisen, dass die Weiterentwicklung des Dienstrechts zur Umsetzung einer betriebswirtschaftlich sinnvollen Personalpolitik, wie im Regierungsprogramm festgehalten, in erster Linie Angelegenheit der Sozialpartner ist. Eine aktive Rolle des Gesetzgebers bezüglich dienstrechtlicher Eingriffe ist hier nicht vorgesehen.

Zu Frage 7:

- *Weshalb ist es nicht zu der im Regierungsprogramm vorgesehenen Vereinheitlichung der Tarife zwischen den Verkehrsverbänden sowie zur Einführung des Österreich-Tickets gekommen?*

Die Festlegung der Tarife fällt in den lokalen Wirkungsbereich der Verkehrsverbände. Auf Initiative des bmvit wurde in der Landesverkehrsreferentenkonferenz ein Beschluss herbeigeführt, in einer Arbeitsgruppe der Interessengemeinschaft Österreichischer Verkehrsverbände (IGV) weitestgehend einheitliche Tarifbestimmungen zu erarbeiten. Ein diesbezüglicher Vorschlag liegt vor, derzeit erfolgt die Umsetzung in den jeweiligen Verbänden.

Hinsichtlich der Einführung eines Österreich-Tickets (Generalabo) wurden Untersuchungen angestellt, die gezeigt haben, dass der erzielbare Nutzen die Kosten bei weitem nicht übersteigen würde. Andere Maßnahmen wie insbesondere eine Verbesserung des Angebots sind dagegen

wesentlich besser geeignet, den modal-split hin zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern zu beeinflussen und wurden daher bevorzugt. Derzeit werden jedoch, ebenfalls auf Basis eines Beschlusses der Landesverkehrsreferentenkonferenz unter Beteiligung des bmvit, die Möglichkeiten zur Einführung einer Rabattkarte im Öffentlichen Verkehr als Alternative zum Generalabo untersucht.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Doris Bures'.