



REPUBLIK ÖSTERREICH
Parlament

V-14 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXIV. GP



Beratungen des Ständigen Unterausschusses des Hauptausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union

(Auszugsweise Darstellung)

Dienstag, 9. November 2010

Beratungen des Ständigen Unterausschusses des Hauptausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union

(Auszugsweise Darstellung)

XXIV. Gesetzgebungsperiode Dienstag, 9. November 2010

Tagesordnung

1. KOM (10) 474 endg.
Mitteilung der Kommission über die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums
(36886/EU XXIV.GP)
2. KOM (10) 475 endg.
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums
(Neufassung)
(36888/EU XXIV.GP) und
SEK (10) 1043 endg.
Zusammenfassung der Folgenabschätzung
Begleitdokument zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums
(Neufassung)
(36889/EU XXIV.GP)
3. KOM (10) 212 endg.
Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen
Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz
(30491/EU XXIV.GP)
4. KOM (10) 308 endg.
Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen
Aktionsplan für Anwendungen des Globalen Satellitennavigationssystems (GNSS)
(34205/EU XXIV.GP) und
SEK (10) 716 endg.
Zusammenfassung der Folgenabschätzung
Begleitunterlage zu der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen
Aktionsplan für Anwendungen des Globalen Satellitennavigationssystems (GNSS)
(34206/EU XXIV. GP)
5. KOM (10) 550 endg.

Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Regelung des Zugangs zum öffentlich-staatlichen Dienst, der von dem weltweiten Satellitennavigationssystem bereitgestellt wird, das aus dem Programm Galileo hervorgegangen

(38031/EU XXIV.GP)

6. KOM (10) 472 endg.

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen Europäische Breitbandnetze: Investition in ein internetgestütztes Wachstum

(36918/EU XXIV.GP)

7. KOM (10) 471 endg.

Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über das erste Programm für die Funkfrequenzpolitik

(36922/EU XXIV.GP) und

SEK (10) 1035 endg.

Zusammenfassung der Folgenabschätzung

Begleitunterlage zum Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat für das "Programm für die Funkfrequenzpolitik"

(36920/EU XXIV.GP)

Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene hat absolute Priorität. Das betonten **Infrastrukturministerin Doris Bures** sowie die VertreterInnen aller Fraktionen (die **Abgeordneten Anton Heinzl - S, Ferdinand Maier - V, Leopold Mayerhofer - F, Gabriela Moser - G und Christoph Hagen - B**) im EU-Unterausschuss des Nationalrats vom 9. November 2010. Grundlage für die Diskussion war der Plan der EU, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen und das transeuropäische Verkehrsnetz weiterzuentwickeln. Neben dem Richtlinienentwurf lag dem Ausschuss auch eine Mitteilung der Kommission zum Thema europäischer Eisenbahnraum sowie eine Arbeitsunterlage zu den TEN-Projekten vor.

Nachdem die Ministerin bestrebt ist, neben dem bestehenden prioritären TEN-Projekt "Brenner Basistunnel" auch die Baltisch-Adriatische Achse in das Kernnetz aufzunehmen, entwickelte sich eine kontroversielle Diskussion, da Abgeordnete der Opposition, aber auch der ÖVP diese Zielrichtung als nicht sinnvoll erachteten. **Abgeordneter Ferdinand Maier (V)** sprach sogar von Fehlplanungen und Fehlinvestitionen. Die Südachse ist die Verbindung Venedig–Klagenfurt–Graz–Wien–Brünn bis Polen, die die Koralmbahn und den Semmering Basistunnel als wichtige österreichische Projekte enthält.

Grundsätzlich begrüßten aber die Abgeordneten die Schritte zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum. In einem von den **Abgeordneten Anton Heinzl (S) und Ferdinand Maier (V)** eingebrachten **Antrag auf Mitteilung** werden die Bemühungen der EU zur weiteren Liberalisierung des Schienenverkehrmarktes begrüßt. Der Antrag wurde **mit S-V-F-B-Mehrheit angenommen**.

Die Abgeordneten unterstützen darin Strukturreformen im Sinne einer sachlichen Trennung von Infrastruktur und operativem Zugbetrieb, sie treten für die Entschuldung von Staatsbahnen, für einen diskriminierungsfreien Zugang für Eisenbahnunternehmen zur Schieneninfrastruktur sowie für die Aufwertung der Funktion des Schienenregulators ein. Ein wesentliches Ziel für die Abgeordneten ist die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf umweltschonende Verkehrsmittel. Neben den Maßnahmen zur Öffnung des Schienenmarktes sollte nach Auffassung der Abgeordneten auch die weitere technische Harmonisierung und eine weitere Verbesserung der Kostenwahrheit im Verkehrswesen angestrebt werden, um die Wettbewerbsnachteile der Bahn auszugleichen. Dazu bedürfe es auch eines ausreichenden Budgetrahmens der EU für TEN-Vorhaben, damit große Infrastrukturvorhaben von europäischer Bedeutung auch in den künftigen Finanzperioden ausreichend hoch co-finanziert werden können.

Auch **Bundesministerin Doris Bures** kritisierte die derzeitige Diskussion auf EU-Ebene um die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer und stellte eindeutig klar, dass der Schienenverkehr für sie und die Bundesregierung absoluten Vorrang vor der Straße habe. Alles andere sei im Hinblick auf die angestrebte CO₂-Reduktion nicht schlüssig. Sie trete auch immer für mehr Kostenwahrheit auf der Straße ein und bedauerte ausdrücklich, dass Italien gegen die neue Wegekostenrichtlinie gestimmt hat.

Die Bemühungen der EU um Vereinheitlichungen im Eisenbahnsystem seien notwendig, um einheitliche Standards zu schaffen, sagte Bures, denn derzeit gebe es unterschiedliche Stromsysteme und unterschiedliche Zugsicherungssysteme. Auch auf dem Gebiet der Ausbildung und technischen Ausstattung sei eine Angleichung innerhalb der EU notwendig.

Bures erinnerte daran, dass die EU bereits 1991 die Diskussion über transnationale Eisenbahnnetze begonnen und für gewisse Bereiche der Eisenbahnunternehmen einheitliche Regelungen geschaffen hat, wie etwa die Trennung von Infrastruktur und Betrieb, die Einführung von Schienenbenutzungsentgelten und die Harmonisierung der Lizenzierung von Eisenbahnunternehmen. Auch die stufenweise Marktöffnung im Fracht-

und Personenverkehr, einheitliche Sicherheitsparameter, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen sowie die Stärkung der Rechte der Fahrgäste im Schienenpersonenverkehr gehen auf diese Initiativen - die drei so genannten "Eisenbahnpakete" - zurück. In Österreich sei die ÖBB 1992 ausgegliedert worden, weitere Liberalisierungsschritte seien im Güterverkehr gefolgt, aber auch im Personenverkehr habe es eine Marktöffnung gegeben.

Im Interesse eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sollen nunmehr die geltenden Richtlinien zur Netzöffnung, Lizenzierung von Eisenbahnunternehmen sowie zum Netzzugang zu einem Rechtsakt mit entsprechenden Anpassungen zusammengeführt werden. Die neue Richtlinie zielt darauf ab, durch klarere Organisationsregelungen in den Eigentumsverhältnissen einen für alle Eisenbahnunternehmen verbesserten Zugang zu Serviceeinrichtungen wie Werkstätten, Verschubanlagen, Anlagen zur Stromversorgung etc. zu schaffen. Weiters soll es einen Bonus beim Schienenbenutzungsentgelt bei Verwendung lärmarmen Fahrzeuge geben. Auch will man die Rechte der Regulatoren - insbesondere in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und bei den Sanktionsmöglichkeiten - sowie deren Unabhängigkeit von staatlichen Institutionen stärken.

Die Kommission bereitet darüber hinaus auch eine Revision der Leitlinien zu den Transeuropäischen Netzen vor. In ihrer Arbeitsunterlage unterbreitet sie den Vorschlag einer "Zwei-Ebenen-Struktur" mit einem Gesamtnetz und einem Kernnetz, das die Verbindung besonders wichtiger Knoten – Hauptstädte, Metropolen, Seehäfen – festlegt. Das Dokument, zu dem die Mitgliedstaaten nun Stellung beziehen sollen, enthält auch Überlegungen zur Finanzierung, etwa einen integrierten europäischen Finanzierungsrahmen. Darüber hinaus strebt die Kommission eine stärkere Steuerung auf europäischer Ebene an.

Nachdem die Verkehrsministerin ausgeführt hatte, dass sie vehement für die Erklärung der Baltisch-Adriatischen Achse als prioritäres TEN-Projekt eintritt, entspann sich darüber eine heftige Diskussion.

Insbesondere die Tiroler **V-Abgeordnete Karin Haki** brach eine Lanze für den Brenner Basistunnel als eine Notwendigkeit angesichts der Belastung der regionalen Bevölkerung, aber auch angesichts der Bedeutung der Transitstrecke vom Ruhrgebiet bis Mailand. Sie hielt es daher für nicht verantwortbar, wenn man für die Südachse mehr Geld ausgibt als für den Brenner Basistunnel, zumal der Brenner auf lange Sicht der wichtigste Alpenübergang bleiben wird. Über den Brenner führen mehr Lkw als über die gesamten Alpenpässe in der Schweiz, argumentierte Haki. Derzeit könne aufgrund der mangelnden Infrastruktur nur ein Huckepack-Verkehr geführt werden, der aber eine wenig intelligente Art des Verkehrs darstellt, sagte sie. Es liege daher an Österreich, den Tunnel fertigzustellen, zumal die EU die Mittel bis 2015 gebunden hat. Haki hielt es auch für angebracht, eine Mautstrecke von München bis Verona zu errichten. Eine höhere Maut in Tirol allein würde ihrer Meinung nach verlagerungstechnisch nichts bringen und mehr Belastungen für die Klein- und Mittelbetriebe bedeuten.

Haki wurde in ihrer Einschätzung von **Abgeordnetem Ferdinand Maier (V)** unterstützt, der die Priorisierung der Südachse, und damit die Bevorzugung des Semmering Basistunnels und des Koralmtunnels als Fehlinvestition und Fehlplanung bezeichnete. Dies könne man angesichts der ohnehin knappen Mittel nicht verantworten, so Maier. Kritisch zum Projekt der Baltisch-Adriatischen Achse äußerten sich auch die Abgeordneten **Leopold Mayerhofer (F)** und **Gabriela Moser (G)**. Für Moser ist die Baltisch-Adriatische Achse illusionär, da eine Revision der TEN-Projekte in die von der Ministerin angepeilten Richtung nicht wahrscheinlich sei. Wie **Abgeordneter Christoph Hagen (B)** wies auch Moser auf die Konkurrenzvariante über Ungarn und die Slowakei hin.

Im Gegensatz dazu hielt **Abgeordneter Anton Heinzl (S)** fest, der Semmering Basistunnel sowie der Koralmtunnel seien auch von nationaler Bedeutung, da eine Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Süden wichtig für den Wirtschaftsstandort Österreich sei.

Die **Ministerin** verteidigte ihre Haltung und bemerkte, das neue Haushaltsrecht gebe nun die Möglichkeit von langfristigen Finanzierungsvereinbarungen, so wie dies in Bezug auf die Schieneninvestition geschehen ist. Bei derartig langfristigen Plänen gehe es auch um Verlässlichkeit, sagte Bures, und wenn man dem Grundsatz treu bleibe, den Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern zu wollen, dann sei man nicht gut beraten, aus regionalen Überlegungen ein Projekt gegen das andere auszuspielen. Die Südbahn sei veraltet und zu langsam, deshalb werde sie weit weniger genutzt als die Westbahn, weshalb sie für eine Forcierung dieses Projektes eintrete. Auf der Schiene herrsche nicht die gleiche Qualität wie auf der Straße nach Süden, außerdem gebe es völlig geänderte Verkehrsprognosen, verteidigte Bures ihre Haltung. Es gehe um eine europäische Achse und nicht um regionale Interessen, stellte sie fest. Den Vorwurf der Regionalität wies Haki daraufhin dezidiert zurück.

Die Kosten für den Brenner Basistunnel mit dem Unterinntal, das ist eine Strecke von ca. 110 km, bezifferte Bures mit 10 Mrd. €. Für den Ausbau der Südstrecke, das sind rund 180 km, fielen ebenfalls Gesamtkosten von 10 Mrd. € an, rechnete die Ministerin vor. Die Behauptung, der Ausbau der Südstrecke sei viel teurer, stimme somit nicht. Die Aufnahme in die prioritären TEN-Projekte sei auch deshalb wichtig, weil man dann die Möglichkeit einer Querfinanzierung habe, erklärte die Ministerin.

Sie räumte aber ein, dass man auch im Hinblick auf den Brenner Basistunnel die Hausaufgaben machen und man die Möglichkeiten der Querfinanzierung ausschöpfen müsse. Man dürfe sich auch nicht auf die Finanzierungszusagen der EU ausruhen. Grundsätzlich sei vorgesehen, dass ein Drittel der notwendigen Mittel von Österreich, ein Drittel von Italien und ein Drittel von der EU kommen. Die Grundvoraussetzung für die Investitionen sei aber, dass dort auch Züge fahren. Italien habe bis heute keine Mittelzusage beschlossen und habe im Rat der EU auch gegen die Wegekostenrichtlinie gestimmt. Ein Bauprojekt zu finanzieren, ohne die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zu haben, halte sie für nicht verantwortbar. Man werde aber nicht locker lassen und sich für die Realisierung des Brenner Basistunnels weiter einsetzen, versicherte die Ministerin.

Auf die Frage des **Abgeordneten Christoph Hagen (B)** nach der Entwicklung des Schienenverkehrs antwortete die **Ministerin**, alle Güterverkehrsbahnen spürten die Wirtschaftskrise und hätten einen massiven Rückgang zu verzeichnen. Auf dem liberalisierten Markt habe man darüber hinaus mit Preisdumping zu kämpfen. In Österreich betrage der Rückgang rund 18 %. Was den Personenverkehr betrifft, so sei ein stetiger Zuwachs zu verzeichnen, die ÖBB würden täglich 1,2 Millionen Menschen befördern.

Abgeordneter Gabriela Moser (G) gegenüber, die sich nach der Summerauer Bahn erkundigt hatte, erläuterte **Bures**, sie sei darüber mit Oberösterreich in Verhandlung. Aber auch im Land selbst müssten Voraussetzungen geschaffen werden, damit auf der Bahn gefahren wird.

Europäisches Satellitennavigationssystem

Die Globalen Satellitennavigationssysteme (GNSS), GALILEO und EGNOS, sowie der Ausbau der Breitbandnetze und das Programm für die Funkfrequenzpolitik waren weitere Themen des EU-Unterausschusses.

Für die Anwendungen der globalen Satellitennavigationssysteme (GNSS), GALILEO und EGNOS hat die EU-Kommission einen Aktionsplan fertig gestellt. Laut diesbezüglicher Mitteilung bedarf es eines solchen detaillierten Aktionsplans, um das Vertrauen der BürgerInnen in die Programme aufzubauen, die Entwicklung von nachgelagerten EGNOS- und GALILEO-Anwendungen zu fördern und für eine möglichst rasche, tiefgreifende und umfassende Entwicklung von Anwendungen in allen Bereichen zu sorgen.

Das System, das aus dem Programm GALILEO hervorgeht, soll fünf Dienste bereitstellen, darunter einen öffentlich-staatlichen Dienst ("Public Regulated Service" – PRS), der ausschließlich staatlich autorisierten Benutzern für sensible Anwendungen, die eine hochgradige Dienstkontinuität erfordern, vorbehalten ist, und der sich robuster und verschlüsselter Signale bedient. Wie der Zugang zu diesem öffentlich-staatlichen Dienst geregelt sein soll, dazu liegt ebenfalls ein Vorschlag vor.

Bis 2014 sollen 18 Satelliten im Weltall sein, womit ein erster vorläufiger Betrieb gesichert wäre, erklärte **Bundesministerin Doris Bures**. Sie hob die Bedeutung eines eigenen europäischen Systems hervor und wies auf den Nutzen eines solchen für Klein- und Mittelbetriebe, aber etwa auch für die Verkehrssicherheit und die Luftfahrt hin. Dem schlossen sich die **Abgeordneten Kurt Gartlehner (S), Karin Haki (V) und Christoph Hagen (B)** an. **Gartlehner** ergänzte, ein derartiges System sei auch für die wirtschaftliche Landesverteidigung von enormer Bedeutung.

Ein von den **Abgeordneten Gartlehner (S) und Haki (V)** eingebrachter **Antrag auf Ausschussfeststellung** hält diese positive Bewertung gegenüber der EU fest. Darin äußern die Abgeordneten aber auch ihre Erwartung, dass der Forschungs- und Wirtschaftsstandort Österreich die besten Voraussetzungen vorfindet, um die Möglichkeiten zu nutzen, die sich durch diese Programme bieten. Der Antrag wurde **mit den Stimmen von SPÖ, ÖVP, FPÖ und BZÖ mehrheitlich angenommen**.

Auf die Fragen der **Abgeordneten Gabriela Moser (G) und Christoph Hagen (B)** nach den finanziellen Auswirkungen gab die **Ministerin** zu bedenken, dass der Aktionsplan an sich noch keine Kosten verursache, weil es sich dabei um ein Programm für Anwendungsfelder handle. Erst wenn diese Fragen geklärt sind, können die Kosten abgeschätzt werden, sagte Bures. Die Beiträge, die bisher zu GALILEO angefallen sind, bezifferte die Ministerin insgesamt mit 5,2 Mrd. €, der österreichische Beitrag liege bei 78 Mio. €.

Breitbandziele und Funkfrequenzen

Die EU ist bestrebt, allen EuropäerInnen bis zum Jahr 2020 einen Internetzugang mit einer Übertragungsgeschwindigkeit von mehr als 30 Megabits/Sekunde zur Verfügung stellen zu können. In mindestens 50 % der europäischen Haushalte sollte die Übertragungsgeschwindigkeit über 100 Megabits/Sekunde liegen. Dieses Ziel ist in der "Digitalen Agenda für Europa" formuliert, einer Leitinitiative der Strategie "Europa 2020" für eine intelligente, nachhaltige und integrative Wirtschaft.

Bis 2013 will die EU die Breitbandversorgung aller europäischen BürgerInnen gewährleisten. In der vorliegenden Mitteilung der EU-Kommission werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, nationale Breitbandziele und operative Pläne festzulegen und Maßnahmen zu ergreifen, um die Kosten der Breitbandinvestitionen zu senken. Der drahtlose Breitbandzugang soll gefördert werden, wobei vor allem der ländliche Raum zu berücksichtigen ist.

Ferner befassten sich die Ausschussmitglieder mit einem Vorschlag der EU-Kommission für das erste Programm für die Funkfrequenzen. Damit soll erreicht werden, dass ausreichende Frequenzen verfügbar sind und eine größtmögliche Frequenzflexibilität gewährleistet ist. Darüber hinaus soll es zu einer Verbesserung der effizienten Frequenznutzung durch Allgemeingenehmigungen und Frequenzflexibilität kommen und Wettbewerbsverzerrungen sowie funktechnische und andere Störungen vermieden werden. Angestrebt wird ferner eine Harmonisierung der technischen Bedingungen und die Gewährleistung des Gesundheitsschutzes.

Bundesministerin Doris Bures erläuterte dazu, die österreichische Bundesregierung habe sich ein ambitioniertes Ziel gesetzt und wolle bis zum Jahr 2013 eine Übertragungsgeschwindigkeit von 25 Megabits/ Sekunde erreichen. Daher solle der Glasfaserausbau weiter betrieben und eine Frequenzsteigerung erreicht werden. Die notwendigen Investitionsförderungen dazu seien durch die IKT-Novelle geschaffen worden. Darüber hinaus habe man auch ein IKT-Kompetenzzentrum geschaffen.

Zu diesen beiden Vorlagen wurde ebenfalls ein **S-V-Antrag auf Mitteilung** beschlossen, der den Ausschuss **einstimmig** passierte. Darin treten die Abgeordneten für eine verstärkte Förderung von Breitbandnetzen ein und unterstützen eine koordinierte Frequenzpolitik der EU für grenzüberschreitend wirkende Funksignale unter Beachtung der bestehenden nationalen Zuständigkeiten.

Abgeordneter Kurt Gartlehner (S) unterstrich die Bedeutung dieser Investitionen für die wirtschaftliche und technologiepolitische Entwicklung in Österreich und Europa. Als notwendig erachtete er insbesondere den Ausbau der Glasfaserbreitbandnetze und sprach auch die digitale Dividende an. Die Schwierigkeit, die angestrebten Ziele auch tatsächlich zu erreichen, wurde von **Abgeordneter Karin Hakl (V)** thematisiert. Sie trat dafür ein, die digitale Dividende noch 2011 zu vergeben und die Funkfrequenzen dem Mobilfunk zur Verfügung zu stellen. Auch die **Abgeordneten Christoph Hagen (B)** und **Gabriela Moser (G)** zeigten sich skeptisch, was den Erfolg der von Bures dargelegten Bemühungen betrifft. Moser glaubte vor allem nicht, dass es in diesem Zeitraum gelingen werde, der ländlichen Bevölkerung eine hohe Breitbandqualität zur Verfügung zu stellen.

Bundesministerin Doris Bures informierte, dass die Abdeckung mit Breitband 98 % betrage, sie räumte aber ein, dass die an sich gute Versorgung noch nicht ausreichend sei. Vor allem bestünden Mängel hinsichtlich der Geschwindigkeit, weshalb man die Glasfasertechnik ausbaue. Noch immer bestehe eine Kluft zwischen ländlichem und

städtischem Raum, aber auch zwischen den Generationen. Entscheidend in diesem Bereich sei eine enge Kooperation zwischen Politik und IKT-Branche.

Was die Versteigerung der digitalen Dividende betrifft, so müsse der Versorgungsanspruch im Mittelpunkt stehen.

Die **Ministerin** nahm aufgrund einer Anfrage der **Abgeordneten Gabriela Moser (G)** auch zur Besetzung der RTR Stellung. Moser hatte kritisiert, dass die Führung nicht verlängert wird, noch dazu weil mit der betreffenden Person auch eine europäische Führungsposition verbunden wäre. Demgegenüber stellte die Ministerin fest, das Gesetz schreibe zwingend eine Ausschreibung vor, die Entscheidung werde Ende des Monats fallen.

Folgender S-V-Antrag auf Mitteilung wurde von SPÖ, ÖVP, FPÖ und BZÖ mehrheitlich angenommen:

ANTRAG AUF MITTEILUNG **gemäß Art 23f Abs 4 B-VG**

der Abgeordneten Heinzl, Maier

betreffend

KOM (2010) 474 endg. Mitteilung der Kommission über die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (36886/EU, XXIV. GP)

KOM (2010) 475 endg. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (36888/EU, XXIV. GP)

KOM (2010) 212 endg. Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz (30491/EU, XXIV. GP)

eingebraucht in der Sitzung des Ständigen Unterausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union am 09.11.2010 zu TOP 1.

Bereits 1998 wurden auf europäischer Ebene mit der Verabschiedung des 1. Eisenbahnpakets Schritte in Richtung der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums gesetzt. Das Ziel war eine Reform des Eisenbahn-Rechtsrahmens, um den Eisenbahnsektor europaweit zu integrieren und ihn so wettbewerbsfähig wie möglich gegenüber anderen Verkehrsträgern zu machen. Dieses 1. Eisenbahnpaket umfasste drei Richtlinien mit den Zielen:

- Strukturreformen im Sinne einer Trennung von Infrastruktur und operativem Zugbetrieb;
- Entschuldung von Staatsbahnen;
- Diskriminierungsfreier Zugang für Eisenbahnunternehmen zur Schieneninfrastruktur;
- Einrichtung eines Schienenregulators.

Die Maßnahmen der Europäischen Union sollten die starke Zersplitterung zwischen den einzelnen nationalen Eisenbahnsystemen reduzieren und allgemein eine größere technische Harmonisierung/Interoperabilität bzw. Vernetzung zwischen diesen gewährleisten. Diese Harmonisierung/Interoperabilität wäre ein entscheidendes Kriterium, um die Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig zu machen. Schließlich ist die Eisenbahn ein besonders umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel, das darüber hinaus ein besonders hohes Maß an Sicherheit bietet und daher gegenüber dem Straßenverkehr deutliche Vorteile hat. Diese Vorteile kamen allerdings bisher nur erschwert zur Geltung, da an den Grenzen noch immer andere Eisenbahnwelten beginnen, angefangen von verschiedenen Spurweiten über unterschiedlichste Sicherheits- und Stromsysteme bis hin zu einer höchst unterschiedlichen Vorschriftensituation.

Dazu muss die Europäische Union gemeinsam mit den Mitgliedstaaten ihre Anstrengungen erheblich intensivieren, den grenzübergreifenden Ausbau der Eisenbahnsysteme im Sinne einer vollen technischen Harmonisierung/Interoperabilität voranzutreiben, um insbesondere innerhalb Europas eine verlässliche, sichere, kostengünstige, klimafreundliche und kundenorientierte Alternative zum Flugverkehr und zu anderen Verkehrsträgern zu bieten. In ihrer Mitteilung betont die Europäische Kommission daher auch die Notwendigkeit dieser verbesserten technischen Vereinheitlichung des europäischen Eisenbahnraumes.

Mit der neuen Eurovignetten-Richtlinie wird dem Problem der unterschiedlichen Kosten der verschiedenen Verkehrsträger nun stärker begegnet.

In detaillierten Erhebungen wurde seit 2006 die Umsetzung des 1. Eisenbahnpakets überprüft. Diese hat nicht die Harmonisierung im Auge gehabt, sondern die Liberalisierung und damit die grundsätzliche Öffnung des Marktes. Mit dem neuen Richtlinienvorschlag liegen nun die von der Europäischen Kommission angestrebten konkreten Maßnahmen vor, um den Schienenverkehrsmarkt in der EU weiter zu beleben und zu öffnen.

So wird zur Verstärkung des Wettbewerbs eine klarere Definition der Trennung von Infrastruktur und Trassenzuweisung sowie für Infrastrukturbetreiber ein vom Fahrbetrieb unabhängiges Angebot von schienenverkehrsbezogenen Leistungen (bspw. Instandhaltungseinrichtungen, Terminals, Fahrgastinformations- und Fahrscheinverkaufseinrichtungen usw. für Güter- und Personenzüge) angestrebt.

Darüber hinaus soll die Funktion des Regulators deutlich aufgewertet und gestärkt werden, insbesondere durch

- die Ausweitung der Zuständigkeit auf die schienenverkehrsbezogenen Leistungen;
- klar erkennbare rechtliche und faktische Unabhängigkeit des Regulators von der staatlichen Verwaltung und von Eisenbahnbetreibern;
- Verstärkte Sanktions- und Überprüfungs Kompetenzen des Regulators.

Schließlich soll im Bereich der Finanzierung der Schieneninfrastruktur eine Differenzierung der IBE-Sätze nach Lärmemissionen und ETCS-Ausstattung (Fernsteuerung) der Fahrzeuge vorgenommen werden.

Bei all diesen Maßnahmen ist zu bedenken, dass die Sicherheit der Passagiere oberste Priorität haben muss. Es darf zu keiner Herabsetzung der hohen Standards zum Zwecke der Wettbewerbssteigerung kommen. Hier hat die Europäische Union geeignete Maßnahmen zu setzen. Die Pläne, die Rolle der Regulatoren sowie der Europäischen Eisenbahnagentur im Bereich der Harmonisierung und Überwachung der relevanten Vorschriften zu stärken, ist daher jedenfalls unterstützenswert.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

I. Antrag auf Mitteilung

Der Ständige Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union wolle beschließen:

"Die Bemühungen der Europäischen Union zur weiteren Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes, insbesondere durch Strukturreformen im Sinne einer sachlichen Trennung von Infrastruktur und operativem Zugbetrieb, durch die Entschuldung von Staatsbahnen, durch den diskriminierungsfreien Zugang für Eisenbahnunternehmen zur

Schieneinfrastruktur sowie durch die Aufwertung der Funktion des Schienenregulators, werden ausdrücklich begrüßt.

Ein wesentliches Ziel ist die Entlastung der Umwelt und der Bevölkerung durch eine Verlagerung von der Straße auf umweltschonendere Verkehrsmittel. Es erscheint daher sinnvoll, sich auf europäischer Ebene weiterhin für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums einzusetzen. Dazu sollen neben den im Richtlinienvorschlag erwähnten Maßnahmen zur Öffnung des Schienenmarktes auch die weitere technische Harmonisierung der Systeme und eine weitere Verbesserung der Kostenwahrheit im Verkehrswesen, um Wettbewerbsnachteile der Bahn auszugleichen. Dies bedarf auch eines ausreichenden Budgetrahmens der EU für TEN-Vorhaben, damit große Infrastrukturvorhaben von europäischer Bedeutung auch in den künftigen Finanzperioden ausreichend hoch ko-finanziert werden können (Stichwort: Systemumstellungen wie ETCS)."

II.

Der Ständige Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union geht davon aus, dass das zuständige Mitglied der Bundesregierung bei den Verhandlungen und Abstimmungen betreffend das vorliegende Vorhaben im Rat in Übereinstimmung mit der vorstehenden Mitteilung vorgeht.

III. Communiqué

Der Ständige Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union beschließt, diese Mitteilung gemäß §39 Abs 1 und 3 GOG-NR als Communiqué zu veröffentlichen und der auszugsweisen Darstellung anzuschließen. Der Ständige Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union ersucht die Präsidentin des Nationalrates, diese Mitteilung an

- die österreichische Bundesregierung,
- den Bundesrat,
- die Verbindungsstelle der Bundesländer,
- die Europäische Kommission,
- den Rat,
- den Ausschuss der Regionen,
- die COSAC bzw. IPEX und
- an das Europäische Parlament

zu übermitteln.

Folgender S-V-Antrag auf Ausschussfeststellung wurde SPÖ, ÖVP, FPÖ und BZÖ mehrheitlich angenommen:

ANTRAG AUF AUSSCHUSSFESTSTELLUNG

der Abgeordneten Gartlehner, Haki

betreffend

KOM (2010) 308 endg. Mitteilung der Kommission - Aktionsplan für Anwendungen des Globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) (34205/EU, XXIV. GP)

KOM (2010) 550 endg.; Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Regelung des Zugangs zum öffentlich-staatlichen Dienst, der von dem weltweiten Satellitennavigationssystem bereitgestellt wird, das aus dem Programm Galileo hervorgegangen ist

eingebracht in der Sitzung des Ständigen Unterausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union am 09.11.2010 zu TOP 4.

I.

Die Bedeutung der Satellitennavigation nimmt ständig zu. So nutzen nicht nur VerkehrsteilnehmerInnen zu Land, zu Wasser und in der Luft die Satellitennavigation, um schneller an ihr Ziel zu kommen. Satellitennavigation kann in den verschiedensten Bereichen des Wirtschaftslebens zu einer Optimierung des Ressourceneinsatzes führen, wesentliche Hilfestellung beim Gewinnen wissenschaftlicher Erkenntnisse bieten. Neben hohen Potentialen im mobilen Telekommunikationssektor und dem Verkehrsbereich bringt diese Hochtechnologie auch Vorteile in der Landwirtschaft, im Energiebereich oder etwa in der Meteorologie. Viele weitere Beispiele belegen, dass die Verfügbarkeit eines zuverlässigen und präzisen Satellitennavigationssystems ein wichtiger Faktor für Wachstum und technische Entwicklung ist.

GALILEO ist ein europäisches, global einsetzbares, ziviles Satellitennavigationssystem und gleichzeitig das größte gemeinschaftliche europäische Infrastrukturvorhaben. Es basiert auf einer Konstellation von 30 Satelliten, welche die Erde in einer Höhe von 24.000 Kilometern umrunden und mit verschiedenen Bodenstationen verbunden sein werden. Nach Inbetriebnahme würde das System anhand der ausgestrahlten Signale Positionsbestimmungen von noch nie da gewesener Genauigkeit ermöglichen.

Bis zum heutigen Tag ist Europa davon abhängig, dass die USA ihr GPS-Signal zur Verfügung stellen. Die USA tun dies derzeit zwar für die satellitengestützte Positions- und Zeitbestimmung für zivile Zwecke, jedoch ohne Betriebsgarantie.

Aus diesem Grund haben die EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2001 das EU-GNSS-Projekt (Globales Satellitennavigationssystem) auf den Weg gebracht, das mit den beiden Systemen EGNOS und GALILEO die Verfügbarkeit von Signalen gewährleisten soll.

Die auf EGNOS und GALILEO beruhenden Anwendungen sind insbesondere für die wirtschaftliche und wissenschaftliche Entwicklung Europas von größter Bedeutung. Gerade im Sinne einer wissenschaftsbasierten Gesellschaft - ein Kernziel der Europäischen Union - muss sich Europa einen entsprechenden Anteil an den von GNSS-Anwendungen zu erwartenden Vorteilen sichern.

Nicht zuletzt steht hier auch die Standort- und wettbewerbspolitische Positionierung der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten im Mittelpunkt. Die Konkurrenz durch Drittländer, die ebenfalls die strategische Wichtigkeit des Projekts erkannt haben, wird immer größer.

Der Forschungs- und Wirtschaftsstandort Österreich kann von EGNOS und Galileo in hohem Maße profitieren, da insbesondere kleine und mittlere Unternehmen (KMU) einen wachsenden Anteil an den Märkten für nachgelagerte GNSS-Anwendungen besetzen können. Es sollte daher sichergestellt werden, dass der Forschungs- und Wirtschaftsstandort Österreich die besten Voraussetzungen vorfindet, um die sich durch diese Programme bietenden Möglichkeiten zu nutzen. Die rasche Nutzbarmachung der europäischen Satellitennavigationssysteme sollte daher angestrebt und Optionen zur wirtschaftlichen Sicherstellung der aus diesen Programmen hervorgehenden Anwendungen entwickelt werden.

II.

Der Ständige Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union geht davon aus, dass das zuständige Mitglied der Bundesregierung bei den Verhandlungen und Abstimmungen betreffend das vorliegende Vorhaben im Rat in Übereinstimmung mit der vorstehenden Ausschussfeststellung vorgeht.

III. Communiqué

Der Ständige Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union beschließt, diese Ausschussfeststellung gemäß §39 Abs 1 und 3 GOG-NR als Communiqué zu veröffentlichen und der auszugsweisen Darstellung anzuschließen. Der Ständige Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union ersucht die Präsidentin des Nationalrates, diese Ausschussfeststellung an

- die österreichische Bundesregierung,
- den Bundesrat,
- die Verbindungsstelle der Bundesländer,
- die COSAC bzw. IPEX

zu übermitteln.

Folgender S-V-Antrag auf Mitteilung wurde einstimmig angenommen:

ANTRAG AUF MITTEILUNG **gem. Art. 23f Abs. 4 B-VG**

der Abgeordneten Gartlehner, Hakl

betreffend

KOM(2010) 472 endgültig; Europäische Breitbandnetze: Investition in ein internetgestütztes Wachstum (36918/EU, XXIV.GP)

sowie

KOM(2010) 471 endgültig; Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über das erste Programm für die Funkfrequenzpolitik (36922/EU, XXIV.GP)

eingebracht in der Sitzung Ständigen Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union am 9. 11. 2010 im Zuge der Debatte zu TOP 6.

In der Mitteilung über die Europäischen Breitbandnetze legt die Europäische Kommission dar, wie die in der Digitalen Agenda für Europa vorgesehene Steigerung der Breitbandziele erreicht werden kann. Bis zum Jahr 2020 sollten alle Europäer über einen Internetzugang mit einer Übertragungsgeschwindigkeit von mehr als 30 Megabits/Sekunde (Mbit/s) verfügen, und in mindestens 50 % der europäischen Haushalte sollte die Übertragungsgeschwindigkeit über 100 Mbit/s liegen.

Das Ziel des schnellen und ultraschnellen Internetzugangs wurde gewählt, da dieser eine zentrale Rolle für die wirtschaftliche Erholung spielt, eine Plattform zur Unterstützung der Innovation in der gesamten Wirtschaft bietet und einen wichtigen Standortfaktor darstellt.

Die Bandbreitennachfrage steigt weltweit um etwa 50-60 % jährlich. Diese Steigerung ist auf 2 Faktoren zurückzuführen:

- Verstärkte Nutzung von Breitband (beruflich und privat)
- Verstärkte mobile Nutzung von Breitband (Smartphone-Boom)

Die Breitbandnetze der Zukunft müssen für Anwendungen wie etwa E-Health, Cloud Computing, intelligente Verkehrssysteme, IP-TV, Anwendungen der Verwaltung etc. gerüstet sein.

Derzeit wird der Breitbandzugang privaten Nutzern hauptsächlich über Kupferkabelnetze (z.B. Telefonleitungen) oder Koaxialkabelnetze (z.B. Kabelfernsehen) und/oder über drahtlose Zugangsnetze (3G-Mobilfunk) bereitgestellt. Gerade im Bereich des mobilen Breitbands hat sich Österreich in den letzten Jahren an die internationale Spitze arbeiten können.

In Österreich investieren zahlreiche Anbieter in den Ausbau ihrer Glasfasernetze. Dabei werden auch wichtige Knotenpunkte angebunden, die wiederum die schnelle Übertragung der Daten, auch aus den mobilen Datennetzen, gewährleisten.

Terrestrische Drahtlosdienste der nächsten Generation erreichen Übertragungsraten von mehr als 30 Mbit/s und erfüllen damit das Breitbandversorgungsziel. Hier wird die künftige Nutzung der Digitalen Dividende (792 - 862 MHz) dazu beitragen, die Digitale Kluft zwischen Stadt und Land zu schließen und damit die Bevölkerung im ländlichen Raum angemessen mit entsprechenden Bandbreiten versorgen zu können.

Österreich hat beispielsweise bereits mit der letzten Novelle des Telekommunikationsgesetzes wichtige Maßnahmen und Schritte gesetzt, um den Breitbandausbau in Österreich effizienter zu gestalten. Es wurden bspw. Mitbenutzungsrechte von bestehenden Netzen, Kabelschächten, Leerverrohrungen, etc. gesetzlich geregelt; mit der Grundsatzentscheidung zur künftigen Nutzung der Digitalen Dividende für den Mobilfunk, mit der Einrichtung eines IKT-Kompetenzzentrums gemeinsam mit der IKT-Wirtschaft mit der Zielsetzung Österreich in die Spitze der IKT-Nationen zu positionieren und die Breitband-Durchdringung und -Nutzung zu erhöhen und mit der gegenwärtig im Notifikationsverfahren befindlichen Breitband-Förderung aus ELER-Mitteln wurden bereits Maßnahmen gesetzt, um das Ziel der Digitalen Agenda zeitnah zu erreichen.

Die Kommission schlägt auf dieser Grundlage insbesondere folgende Maßnahmen vor:

- 2011: in Zusammenarbeit mit der EIB einen Vorschlag für die Breitbandfinanzierung vorlegen; Leitlinien für lokale und regionale Behörden für die Verwendung von EU-Mitteln zur Konzipierung und Vorbereitung von Breitbandprojekten vorlegen; Leitlinien für Breitbandinvestitionen für lokale und regionale Behörden verabschieden, um die vollständige Nutzung der EU-Mittel zu erleichtern;
- Bis 2012: die Verfahren zur Kosteneindämmung vollständig geprüft haben;
- Bis Ende 2013: die Nutzung von Finanzmitteln für das Hochgeschwindigkeits-Breitbandnetz im Rahmen von EU-Instrumenten im Rahmen des aktuellen Finanzrahmens (u. a. EFRE, ERDP, ELER, TEN, CIP) ausbauen und rationalisieren.

Dazu sind allerdings auch Maßnahmen in der Verantwortung der Mitgliedstaaten erforderlich:

- die NGA-Empfehlung (Next-Generation-Access) rasch umzusetzen und zentrale Aspekte des Europäischen Programms für die Funkfrequenzpolitik vorwegzunehmen;
- nationale Breitbandziele und operative Pläne festzulegen, die mit dem Ziel der EU für die Breitbandversorgung übereinstimmen; die Kommission wird die nationalen Pläne 2011 prüfen;
- auf nationaler Ebene Maßnahmen zu ergreifen, um die Kosten für Breitband-Investitionen zu senken.

In Hinblick auf das Programm zur Funkfrequenzpolitik lässt sich folgendes anmerken: Funkfrequenzen sind unverzichtbar für die digitale Gesellschaft, schnelle drahtlose Dienste, die wirtschaftliche Erholung, das Wachstum, hochwertige Arbeitsplätze und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der EU. Ferner sind frequenzpolitische Initiativen von größter Bedeutung für die Digitale Agenda für Europa und die Strategie Europa 2020 für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum. Beiträge zur Ausarbeitung des Programms für die Funkfrequenzpolitik kamen von dem Frequenzgipfel, den das Europäische Parlament und die Kommission ausrichteten, einer öffentlichen Konsultation der Kommission und der Stellungnahme der Gruppe für Frequenzpolitik.

Funkübertragungen machen nicht an Grenzen halt, so dass die Frequenznutzung durch ein rein nationales Herangehen der Mitgliedstaaten behindert werden kann, unzureichende Koordinierung in Europa kann demnach auch Nachteile haben. Zum Beispiel:

- Fragmentierung des Binnenmarkts, Verhinderung von Größeneinsparungen und folglich steigende Kosten;
- grenzübergreifende Interferenzen, welche die effizienteste Frequenznutzung in allen Mitgliedstaaten verhindern;
- weniger Gewicht bei der internationalen Frequenzkoordinierung außerhalb der EU, weil
- nicht "mit einer Stimme" gesprochen wird;
- verschenkte Chancen für die Innovationsförderung auf europäischer Ebene und mögliche Verzögerungen von strategischen Investitionen.

Der Ständige Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union wolle beschließen:

I. MITTEILUNG gemäß Art 23f Abs 4 B-VG

Der österreichische Nationalrat tritt für eine verstärkte Förderung von Breitbandnetzen ein, damit Europa die in der Digitalen Agenda formulierten Breitbandziele erreichen kann.

In diesem Sinne werden insbesondere

- die Förderung des Breitbandausbaus insgesamt, die Verbesserung der Strategie und Förderung zur Erreichung von Investitionen in hochleistungsfähige Breitbandnetze, insbesondere Glasfaser-Breitbandnetze, und
- bessere und effizientere Maßnahmen für die Breitbandversorgung des ländlichen Raums, etwa durch eine zeitnahe Koordinierung der nationalen Funkfrequenznutzungen für die Vergabe der Digitalen Dividende

befürwortet.

Der Nationalrat unterstützt außerdem eine koordinierte Frequenzpolitik der EU für grenzüberschreitend wirkende Funksignale unter Beachtung der bestehenden nationalen Zuständigkeiten.

II. Communiqué

Der Ständige Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union beschließt, diese Ausschussfeststellung gemäß §39 Abs 1 und 3 GOG-NR als Communiqué zu veröffentlichen und der auszugsweisen Darstellung anzuschließen. Der Ständige Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union ersucht die Präsidentin des Nationalrates, diese Ausschussfeststellung an

- die österreichische Bundesregierung,
- den Bundesrat,
- die Verbindungsstelle der Bundesländer,
- die Europäische Kommission,
- den Rat,
- den Ausschuss der Regionen,
- die COSAC bzw. IPEX und
- an das Europäische Parlament

zu übermitteln.