

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

Geschäftszahl: BMVIT-9.000/0070-I/PR3/2018

9. November 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Hoyos-Trauttmansdorff, Kolleginnen und Kollegen haben am 17. Oktober 2018 unter der **Nr. 2027 /J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Bilanz der EU-Ratspräsidentschaft im Bereich Verkehr gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Dem österreichischen Ratsvorsitz unter dem Motto „**Ein Europa, das schützt**“ liegt ein detailliertes nationales Programm zugrunde, das drei Hauptschwerpunkte definiert. In jedem dieser Schwerpunktbereiche konnten in den letzten Monaten wichtige Fortschritte erzielt werden. Österreich nützt die Chancen, die EU im Rahmen des Ratsvorsitzes positiv mitzugestalten und setzt dabei erfolgreich Schwerpunkte und Prioritäten auf der Tagesordnung der EU.

Im Bereich **Sicherheit und Kampf gegen illegale Migration** konnte bei dem **informellen Gipfel der Staats- und Regierungschefs am 20. September in Salzburg** die Trendwende in der europäischen Migrationspolitik, insbesondere der verstärkte Fokus auf den **Außengrenzschutz**, die **Stärkung von Frontex** sowie die **Intensivierung der Partnerschaft mit Afrika** auf Augenhöhe, bestätigt werden. Beim Europäischen Rat am 18. Oktober in Brüssel wurde diese Richtung erneut bekräftigt. Um einen konkreten Beitrag zu dem vorgeschlagenen neuen afrikanisch-europäischen Bündnis für nachhaltige Investitionen und Arbeitsplätze zu leisten, veranstaltet der österreichische Ratsvorsitz ein **hochrangiges Forum Afrika-Europa**-am 18. Dezember in Wien, zu dem sowohl Staats- **und** Regierungschefs der EU und afrikanischer Staaten, als auch Vertreterinnen und

Vertreter der Wirtschaft erwartet werden.

Im Bereich der **Sicherung von Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit durch Digitalisierung** konnten in den letzten Monaten bereits zahlreiche Ergebnisse erzielt werden. Dazu zählen die substantielle Annäherung in der Diskussion um eine faire Besteuerung von digitalen Inhalten, die Unterzeichnung des Rechtsakts zum **Zentralen Digitalen Zugangstor sowie** mehrere wichtige Entscheidungen zu Reformen im **Mehrwertsteuerbereich beim ECOFIN-Rat**. Auch beim **Klimaschutz** konnten durch die gemeinsame ehrgeizige Position zur Weltklimakonferenz COP24 und die Einigung auf die **35% Reduktion des CO2-Ausstoßes** für PKWs bis 2030 wichtige Meilensteine für die österreichische Ratspräsidentschaft erreicht werden.

Als dritten Schwerpunktbereich setzt Österreich auf die **Stabilität in der Nachbarschaft und Heranführung des Westbalkans an die EU**. Österreich agiert als Brückenbauer und **unterstützt den Annäherungsprozess des Westbalkan** auf Basis klarer Kriterien. In den letzten Monaten bereisten der Bundeskanzler, Bundesminister Blümel und Staatssekretärin Edtstadler die Länder des Westbalkan, um die Bemühungen zur **Aufnahme der EU-Beitrittsverhandlungen** zu unterstützen. Die Westbalkanstaaten wurden intensiv in die **Konferenzen und Tagungen** unter dem **österreichischen Ratsvorsitz** eingebunden.

Insgesamt fanden unter dem österreichischen Ratsvorsitz bis zum Anfragestichtag bereits ein **Europäischer Rat**, ein **informeller Gipfel** (in Salzburg), 14 **formelle Räte** in Brüssel und Luxemburg, 13 **informelle Ministertreffen**, über 800 Sitzungen in **Vorbereitungsgremien** (Ausschuss Ständige Vertreter I und II, Ratsarbeitsgruppen) sowie rund 200 weitere **Vorsitz-Veranstaltungen** in Österreich statt. Des Weiteren wurden bislang **26 Rechtsakte** mit dem Parlament **unterzeichnet**, der Rat nahm **15 Einigungen zu Rechtsakten / Verhandlungsergebnisse mit dem Europäischen Parlament** an, mit dem **Europäischen Parlament** konnten die **Trilog-Verhandlungen zu drei Dossiers erfolgreich beendet** werden (zu weiteren drei Dossiers wurden vorläufige Einigungen erreicht), die Mitgliedstaaten konnten sich bei **17 Rechtsakten auf eine Ratsposition bzw. Verhandlungsposition mit dem Europäischen Parlament einigen** und bislang wurden **zwölf Empfehlungen bzw. Schlussfolgerungen des Rates angenommen**. Darüber hinaus traf der Rat **270 Entscheidungen**, welche die unterschiedlichsten Bereiche betreffen. Mit dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission wurden bereits über **50 Verhandlungen** zu Rechtsakten, sogenannte Triloge, geführt.

Zu den einzelnen Fragen:

Zu Frage 1:

- Welche Ergebnisse wurden bezüglich der Neuregelung der Wegekosten erzielt?

Der vorliegende Vorschlag der Kommission zur Änderung der Wegekostenrichtlinie enthält zahlreiche Bestimmungen, wie insbesondere jene, dass der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Fahrzeuge bis 3,5 t hzG ausgedehnt werden soll und im Zuge dessen PKW-Vignettensysteme ab 2028 verpflichtend von fahrleistungsabhängigen Pkw-Mautsystemen abgelöst werden sollen, die kritisch gesehen werden.

Aus derzeitiger Sicht ist nicht mit einem Abschluss unter der österreichischen EU-Präsidentschaft gerechnet werden.

Zu Frage 2:

- Welche Fortschritte gibt es bei der Implementierung des elektronischen Mautdienstes EETS?

Nach Annahme einer allgemeinen Ausrichtung des Rates unter bulgarischen Vorsitz im ersten Halbjahr 2018 hat die Österreichische Präsidentschaft die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament im Rahmen des sogenannten Trilogverfahrens aufgenommen.

Es wird ein Abschluss der Verhandlungen noch im Rahmen der Österreichischen Präsidentschaft bis Jahresende 2018 angestrebt. Der vorliegende Änderungsvorschlag sieht neben dem Ziel, Fortschritte bei der Interoperabilität elektronischer Mautsysteme im Wege einer stärkeren Verbreitung des Europäischen Elektronischen Mautdienstes (EETS) zu erzielen, insbesondere auch die Möglichkeit für einen grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über nicht bezahlte Straßenbenutzungsgebühren vor.

Zu Frage 3:

- Der Verkehrssektor mit seinen nach wie vor steigenden Emissionen spielt eine wesentliche Rolle bei der Erreichung der Klimaziele gemäß COP21.
- Welche Akzente hat Österreich während der Ratspräsidentschaft gesetzt, um diesen Sektor gesamteuropäisch in Richtung Erreichung der Klimaziele umzugestalten?
 - Wie sehen hier konkret die europäischen Kooperationen aus?

Emissionen im Verkehrssektor drastisch zu senken und eine saubere Mobilität zu ermöglichen, ist ein Kernthema der österreichischen Bundesregierung, die den Verkehr als einen von zwei Schlüsselsektoren in der integrierten Klima- und Energiestrategie #Mission2030 daher besonders hervorhebt. Die Herausforderung ist eine gesamteuropäische, darum haben BMVIT und BMNT das Thema saubere Mobilität als Kernthema des gemeinsamen informellen Rats der Umwelt- und Verkehrsminister am 29./30. Oktober 2018 in Graz adressiert. Verabschiedet wurde die Grazer Deklaration "Eine neue Ära beginnen: Saubere, sichere und leistbare Mobilität für Europa".

In der Deklaration werden die EU-Kommission und die Mitgliedstaaten sowie regionale und lokale Behörden sowie Interessensgruppen aufgefordert, in fünf Bereichen Maßnahmen zu entwickeln.

- Saubere Fahrzeuge: schnelle Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen und Optionen für erneuerbare Kraftstoffe
- Mobilitätsmanagement und -planung
- Aktive Mobilität zur Förderung der Gesundheit und der Nachhaltigkeit
- Sichere und inklusive Mobilität
- Multimodalität und Infrastruktur

Konkret für diese Themen relevante Dossiers, wie etwa neue Vorgaben für Flottenemissionen für PKW, leichte Nutzfahrzeuge und schwere Nutzfahrzeuge, werden federführend vom BMNT verhandelt. Ebenfalls relevant ist die neue Richtlinie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge, die vom BMVRDJ behandelt wird.

Österreich und das BMVIT sind intensiv in formellen und informellen Arbeitsgruppen zu diesem Thema mit europäischen Partnern vernetzt.

Zu Frage 4:

- Welche Ziele konnten bei Verhandlungen zu mehr Verkehrssicherheit in Europa erreicht werden?

Betreffend den Entwurf der Kommission für eine Allgemeine Sicherheitsverordnung (Interinstitutionelles Dossier Nr. 2018/0145 (COD)):

Mit dieser Verordnung wird eine größere Anzahl moderner Systeme zur Unfallvermeidung für PKW, LKW, Busse und deren Anhänger verpflichtend vorgeschrieben. Dazu zählen Spurhalteasistenten, Assistenzsysteme zur Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Einrichtungen zum Erkennen von Fußgängern und Radfahrern im toten Winkel (Abbiege-Unfälle), einheitliche Schnittstelle für Alkoloc-Systeme, Überwachung des Lenkers auf Müdigkeit und Ablenkung, automatische Notbremsung, Unfalldatenschreiber, Ausdehnung Crashtest auf Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen, verbesserter Fußgängerschutz bei Kollision, Sicherheitssysteme für automatisierte Fahrzeuge.

Die bestehende Allgemeine Sicherheitsverordnung 661/2009, die Fußgängerschutzverordnung 78/2009 und die Wasserstoff-Sicherheitsverordnung 79/2009 werden aufgehoben und deren Bestimmungen – soweit notwendig – in diese Verordnung übernommen.

Der Verordnungsentwurf wurde in 9 Sitzungen der Ratsarbeitsgruppe Technische Harmonisierung – Kraftfahrzeuge behandelt, und in dieser konnte eine größere Anzahl an Verbesserungen des Textes erreicht werden.

Das in der Ratsarbeitsgruppe erarbeitete Dokument wird im Ausschuss der Ständigen Vertreter behandelt.

Im nächsten Wettbewerbsrat am 29.11.2018 wird eine Allgemeine Ausrichtung erwartet, mit der dann die Verhandlungen mit dem EU-Parlament begonnen werden sollen; der Abschluss der Verhandlungen ist im ersten Quartal 2019 unter Rumänischem Vorsitz geplant.

Zu Frage 5:

- Welche Ergebnisse gibt es bezüglich der Förderung sauberer Fahrzeuge in Europa?

Die in dieser angesprochenen Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge fällt in die federführende Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz und wird daher auch von diesem koordiniert und inhaltlich betreut.

Zu Frage 6:

- Im Bereich der Luftfahrt war der österreichische Ratsvorsitz bestrebt, den Wettbewerbsstandort Europa zu stärken und insbesondere die Arbeiten an der Verordnung zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr voranzutreiben.
 - a. Welche konkreten Ergebnisse konnten hier erzielt werden?
 - b. Welche Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen, werden nun auf europäischer Ebene und auf österreichischer Ebene umgesetzt?
 - c. Wie sieht hier der konkrete Zeitplan aus?

Eine der wichtigsten Maßnahmen in diesem Zusammenhang ist die Revision der Verordnung zur Sicherstellung des Wettbewerbs. Die bulgarische Präsidentschaft erzielte in diesem Dossier eine allgemeine Ausrichtung des Rates, und die österreichische Präsidentschaft führt derzeit die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament. Zur Ausarbeitung von Kompromisspaketen fanden zahlreiche Sitzungen zu diesem Verordnungsvorschlag statt:

Die Verhandlungen bezüglich der Verordnung zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr laufen noch, aber die Präsidentschaft ist zuversichtlich, diese bis Ende des Jahres abschließen zu können. Nach derzeitigem Planungsstand wird am 20.11.18 die letzte Verhandlungsrunde (vierter Trilog) mit dem Europäischen Parlament stattfinden. Sollten diese erfolgreich sein, könnte die Verordnung noch vor den Wahlen zum Europäischen Parlament beschlossen werden.

Zu Frage 7:

- Bezuglich Binnenschifffahrt bekannte sich Österreich zu den Schlussfolgerungen des Rates, das Potenzial dieses Verkehrsträgers sowie die Notwendigkeit einer Fortsetzung entsprechender EU-Programme, wie insbesondere NAIADES, hervorzuheben.

- a. *Auf welche Maßnahmen konnte man sich einigen, um die Binnenschifffahrt in Europa weiter zu stärken?*
- b. *Welche Positionen vertrat Österreich hier konkret?*
- c. *Wie sehen Sie das zukünftige Potential der Binnenschifffahrt für Österreich?*

Eines der verkehrspolitischen Anliegen meines Ressorts ist es, die Binnenschifffahrt als umweltverträglichen Verkehrsträger im Gesamtverkehrssystem Europas stärker zu positionieren. Zu diesem Zweck sollen unter österreichischer Ratspräsidentschaft Schlussfolgerungen des Rates zum Thema Binnenschifffahrt angenommen werden. Auf Ratsgruppenebene konnte dazu bereits weitestgehend Einvernehmen erzielt werden. Die formelle Annahme ist im Rahmen des TTE-Rates im Dezember dieses Jahres vorgesehen.

Einer der wesentlichsten Punkte der Schlussfolgerungen ist die Fortsetzung des NAIADES II Programmes der EU. Die Europäische Kommission wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, den Flusskommissionen und den beteiligten Stakeholdern ein Folgeprogramm auszuarbeiten. Als vorsitzführendes Land konnte Österreich bei der Diskussion über das Dossier nicht aktiv Position beziehen. Bei der Ausarbeitung der Schlussfolgerungen wurde aber darauf hingewirkt, dass zum einen der Wunsch nach einer Fortführung von NAIADES II und zum anderen einige Eckpunkte für das neue Programm, wie beispielsweise die weitere Verbesserung der Infrastruktur und der Umweltperformance, die Flottenmodernisierung und eine Digitalisierungsstrategie, in den Text aufgenommen wurden.

Die Transportpotenziale der Wasserstraße werden nach wie vor nicht voll ausgeschöpft. Durch eine aktive Rolle Österreichs in der europäischen Binnenschifffahrtspolitik und innerstaatliche Maßnahmenprogramme, wie das Aktionsprogramm Donau, soll die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt verbessert werden, um einen stabilen oder sogar gesteigerten Modal Split-Anteil der Donauschifffahrt zu erreichen.

Zu Frage 8:

- *Welche Erfolge konnten im Bereich des Schienenersatzverkehrs bezüglich der Verhandlungen über die Passagierrechte erzielt werden?*

Der österreichische Vorsitz legte einen Kompromissvorschlag zu drei von insgesamt acht Kapiteln der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr vor. Obwohl der Vorschlag grundsätzlich unterstützt wurde, hatten die Mitgliedstaaten teilweise weitere Änderungs- und Ergänzungsvorschläge.

Beim Ministerrat (TTE-Rat) im Dezember ist geplant, einen Fortschrittsbericht vorzulegen.

Zu Frage 9:

- Gemäß Ratsprogramm wird sich der österreichische Vorsitz für den Netzwerkausbau (Breitband und Mobilfunk) zur Umsetzung der europäischen Zielsetzungen hin zu einer Gigabit-Gesellschaft und des 5G-Aktionsplans einsetzen.
- a. Wie sieht das Ergebnis des 5G-Aktionsplans aus?
 - b. Wie sieht der konkrete Zeitplan bezüglich 5G-Ausbau aus?
 - c. Welche europäisch abgestimmten Beschlüsse gibt es zum Thema Netzwerkausbau?
 - d. Welche Vorhaben zum Thema „Gigabit-Gesellschaft“ wurden realisiert?

Mit der Mitteilung der Europäischen Kommission „5G für Europa: ein Aktionsplan“ vom September 2016 wurden die Mitgliedsstaaten eingeladen, nationale 5G-Strategien als Teile der nationalen Breitband-Pläne auszuarbeiten.

Die Bundesregierung hat im April 2018 eine umfassende 5G Strategie vorgelegt, mit der mit optimierten Rahmenbedingungen die Einführung der 5G-Mobilfunktechnologie beschleunigt werden wird. Insbesondere mit dieser Strategie wird bereits heute vor der Markteinführung von 5G eine Strategie der forcierten Verbesserung und Steigerung der „5G-Readiness“ verfolgt. In der 5G-Strategie werden deshalb mit einer Vielzahl von Maßnahmen die Erleichterung des 5G Ausbaus und die Nutzung von 5G Anwendungen vorangetrieben.

Die 5G-Strategie listet 24 konkrete infrastrukturelle Maßnahmen sowie 10 Maßnahmen in Anwendungsfeldern auf um:

- Infrastrukturausbau zu erleichtern und zu vergünstigen
- nahezu flächendeckender Ausbau einer Gigabit-fähigen Infrastruktur
- rasch ausreichend Frequenzen zu vergeben
- Möglichkeiten schaffen, Infrastruktur gemeinsam zu nutzen
- Nachfrage nach digitalen Technologien anzukurbeln
- Neue digitale Wertschöpfungsketten zu fördern

Alle Maßnahmen sind in der 5G-Strategie mit konkreten Zeitschienen versehen.

Im Regierungsprogramm für 2017 bis 2022 „Zusammen. Für unser Österreich“ wurde die landesweite Versorgung mit Gigabit-Anschlüssen, zusätzlich zur landesweiten Versorgung mit 5G, als Ziel bis 2025 definiert.

Die Bundesregierung hat sich in der 5G-Strategie unter anderem folgende Ziele gesetzt:

Bis Ende 2020 soll das Zwischenziel einer nahezu flächendeckenden Verfügbarkeit ultraschneller Breitbandanschlüsse (100 Mbit/s) verwirklicht werden. Dadurch wird die Grundlage für einen flächendeckenden Ausbau von 5G geschaffen. Gleichzeitig soll auch die Markteinführung von 5G in allen Landeshauptstädten erfolgen.

Des Weiteren sollen bis Ende 2023 5G-Dienste auf den Hauptverkehrsverbindungen nutzbar sein, und bis Ende 2025 soll das Ziel einer nahezu landesweiten Verfügbarkeit von 5G verwirklicht wer-

den.

Konkret erfolgt der Startschuss mit der ersten 5G-Frequenzauktion im Bereich 3.4.-3.8 GHz bereits im Frühjahr 2019. In den kommenden zwei Jahren soll die Vergabe von Frequenzen in den Bereichen 700 MHz, 1500 MHz sowie 2100 MHz folgen. Durch die Vergabe dieser Frequenzbereiche kommt es fast zu einer Verdoppelung des derzeit für den Mobilfunk zur Verfügung stehenden Spektrums. Deshalb ist davon auszugehen, dass sowohl die Verfügbarkeit als auch die Leistungsfähigkeit der heimischen Mobilfunknetze in den nächsten Jahren stark zunehmen wird.

Darüber hinaus werden international bereits weitere Frequenzbänder für 5G identifiziert. Sobald Klarheit über die Verfügbarkeit solcher zusätzlichen Bänder vorliegt, wird durch die RTR eine aktualisierte Fassung des Spectrum Release Plans erstellt. Österreich wird diese Bänder zum geeigneten Zeitpunkt dem Markt zur Verfügung stellen.

Primäres Ziel der Vergaben ist es, eine effiziente Frequenznutzung, Innovation, Wettbewerb, Rechtssicherheit sowie Konnektivität und eine rasche flächendeckende Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit qualitativ hochwertiger Kommunikationsinfrastruktur zu erreichen.

5G Spectrum Roadmap/5G-Aktionsplan für Europa Horizon2020

Digital Europe Programm (COM 2018/0227 (COD)

Europäischer Kodex für die Elektronische Kommunikation: Die Verhandlungen dazu wurden unter bulgarischer Präsidentschaft abgeschlossen, und derzeit sind die Sprachjuristen mit der Finalisierung der Texte beschäftigt. Die Veröffentlichung im Amtsblatt ist für den 17. Dezember 2018 geplant, und die Umsetzungsfrist beträgt dann 2 Jahre. Dieses Regelwerk zielt unter anderem darauf ab, den Unternehmen Anreize für Investitionen in den Netzausbau zu geben. Dies beispielsweise durch die Ermöglichung von Ko-Investitionsabkommen (zur besseren Refinanzierung) oder Regulierungserleichterungen beim Ausbau neuer Hochgeschwindigkeitsnetze.

Österreich schneidet bei einigen Digitalisierungsaspekten wie elektronischen Behördendiensten und digitalen Kompetenzen gut ab; besonders im Bildungsbereich wurden einige Projekte zur e-Infrastruktur verwirklicht:

Österreich hat eine bildungspolitische Digitalisierungsstrategie „Schule 4.0 – jetzt wird's digital“ auf den Weg gebracht. Im Schuljahr 2018/2019 wurden digitale Kompetenzen in die Lehrpläne von Volksschule und Sekundarstufe I aufgenommen. Für neu einsteigende Lehrpersonen wird die digitale Bildung mit 6 ECTS-Punkten (nach dem Europäischen System zur Anrechnung von Studienleistungen) verpflichtend: Sie müssen innerhalb von drei Jahren nach Berufseintritt einen modularen Lehrgang absolvieren. Für die anderen Lehrpersonen ist der Lehrgang optional. Ein virtuelles pädagogisches Institut steht unterstützend zur Seite. Die Strategie umfasst auch eine Hardware-Komponente, deren Finanzierung noch offen ist. Bis 2021 sollen alle Schulen über einen Breitband- und WLAN-Anschluss verfügen. Heute ist dies in 96 % der Bundeschulen und 78 % der Pflichtschulen der Fall.

Österreich plant, den Einsatz digitaler Technologien in der Hochschulbildung zu erhöhen. Die Hochschulraum-Strukturmittel fließen in eine neue „e-Infrastruktur“ sowie in die Entwicklung einer nationalen Infrastruktur, um Open Educational Resources zu entwickeln, zu entdecken und

zu teilen. In einigen MINT-Fächern (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) hat Österreich eine niedrigere Absolventen- und insbesondere Promotionsquote, was den Spielraum für Innovationen begrenzt. Das Projekt „Zukunft Hochschule“ griff diesen Punkt auf und richtete ein besonderes Augenmerk auf Absolventen im IKT-Bereich.

Die Unterstützung des Infrastrukturausbau hin zu einer Gigabit-Gesellschaft wird noch weiter vorangetrieben werden, insbesondere um die europaweite 5G-Einführung vorzubereiten. In diesem Kontext ist auch auf innovative österreichische Projekte wie beispielsweise die 5G Region und selbstfahrende Autos, Breitbandatlas, etc. besonders hinzuweisen (Breitbandstrategie 2020).

Zu Frage 10:

- *Wie hoch waren die finanziellen Aufwendungen für Veranstaltungen, Konferenzen, internationale Treffen, etc. im Rahmen der österreichischen Ratspräsidentschaft im Bereich Verkehr? Bitte um Auflistung nach Veranstaltungstitel, Datum, Teilnehmerzahl und Kosten.*

Seitens meines Ressorts ist aus organisatorischer Sicht die EU-Präsidentschaft bis dato ordnungsgemäß abgelaufen; zu den Abrechnungen und diversen Veranstaltungen kann aus heutiger Sicht noch keine endgültige Angabe gemacht werden, da die Endabrechnungen noch ausständig sind.

Ing. Norbert Hofer

