

6549/AB**vom 15.07.2021 zu 6619/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at****= Bundesministerium**

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

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

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.355.048

13. Juli 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen haben am 17. Mai 2021 unter der **Nr. 6619/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend europäische Standards für die Schiene als Grundlage der Wettbewerbsfähigkeit unserer Bahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche Verzögerung entsteht im Durchschnitt an den Grenzen durch den auf Grund der unterschiedlichen Betriebssprachen obligatorischen Lokführerwechsel?*

Beim Eisenbahnverkehr handelt es sich im Unterschied zur Straße um einen „spurgeführten Verkehr“. Einer (betrieblich notwendigen) Kommunikation zwischen Infraukturbetreibenden und dem Zug (Triebfahrzeugführer*innen) kommt daher im Eisenbahnverkehr eine wesentliche und sicherheitsrelevante Bedeutung zu, was in dieser Form beim Straßenverkehr nicht der Fall ist. Um diese sicherheitsrelevante Kommunikation zwischen Infraukturbetreibenden und Zug (somit den Triebfahrzeugführer*innen) zu gewährleisten, ist eine entsprechende Sprachkenntnis unumgänglich. Dazu kommt, dass im Fall außergewöhnlicher Ereignisse Triebfahrzeugführer*innen in der Regel die ersten (und oft die einzigen) sind, die den Infraukturbetreibenden diesbezügliche Informationen geben können. Eine Meldung durch andere „Verkehrsteilnehmer*innen“ (wie im Straßenverkehr) scheidet im Eisenbahnverkehr zu meist aus. Im Fall außergewöhnlicher Ereignisse ist die Qualität der Erstinformationen entscheidend für die Setzung weiterer Maßnahmen.

Formal ist festzuhalten, dass ein Triebfahrzeugführer*innenwechsel an der Grenze nicht obligat ist, es besteht auch die Möglichkeit, dass mehrsprachig ausgebildete Triebfahrzeugführer*innen grenzüberschreitend zum Einsatz kommen.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass Grenzbahnhöfe aufgrund der, allen Harmonisierungsbestrebungen zum Trotz, zum großen Teil noch immer vorhandenen Unterschiede der Infrastruktur, der Bremsvorschriften, aufgrund von nicht kompatiblen Zugpapieren, etc. per se Engstellen im internationalen Zugverkehr darstellen.

Zu Frage 2:

- *Wird Österreich an dem Pilotprojekt zur einheitlichen Betriebssprache teilnehmen?*

Die ÖBB-Infrastruktur und die ÖBB Rail Cargo Group nehmen an einem von der Europäischen Kommission durch die Connecting Europe Facility geförderten Projekt teil, das die sprachlichen Hürden in der Kommunikation zwischen Lokführer*innen und Betriebslenker*innen reduzieren soll (CEF-Projekt 2018-EV-TM-0063-S „Implementierung von Telematikanwendungen zur Herstellung europäischer Interoperabilität“). Das Projekt wird aktiv durch den Internationalen Eisenbahnverband UIC und die Vereinigung der Europäischen Infrastrukturmanager RNE unterstützt. Das Pilotprojekt stellt nicht auf eine einheitliche Betriebssprache ab, sondern auf technische Übersetzungstools. Von darüberhinausgehenden weiteren Pilotprojekten zu einer einheitlichen Betriebssprache ist ho. nichts bekannt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG führt dieses Projekt gemeinsam mit dem italienischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber RFI zwischen Pontebba, Tarvisio und Villach durch. Unter den zur Teilnahme eingeladenen Eisenbahnverkehrsunternehmen befinden sich auch Unternehmen der ÖBB Rail Cargo Group, Mercitalia Rail und DB Cargo.

Im Jahr 2019 wurden alle erwartbaren Meldungen zwischen Lokführer*innen und Betriebslenker*innen definiert. Im letzten Jahr wurde eine detaillierte Studie über die mögliche Anwendung von Spracherkennungs- und Übersetzungstools finalisiert und mit Laborversuchen begonnen. 2021 wurde bereits mit Feldversuchen gestartet. Am Ende dieses Jahres wird eine detaillierte Lösung für die Kommunikation zwischen Lokführer*innen und Betriebslenker*innen zwischen Pontebba, Tarvisio und Villach entwickelt sein.

Nähere Informationen zum Projekt sind unter <https://translate4rail.eu/> bzw. <https://uic.org/projects/article/translate4rail> zu entnehmen.

Zu Frage 3:

- *Wie viele nationale Regelungen wurden an die Europäische Eisenbahnagentur gemeldet?*

Die nationalen Regeln gliedern sich in drei Kategorien:

- Nationale technische Regeln für die Fahrzeugzulassung (NTR VA),
- Nationale technische Regeln für fixe Installationen (NTR FI),
- Nationale Sicherheitsregeln.

Diese Regeln sind notwendig, um sowohl Bereiche, die nicht durch die Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) abgedeckt sind bzw. in der TSI offene Punkte darstellen, zu regeln, als auch um die Kompatibilität zum Bestandsnetz sicherzustellen. Je höher der Anteil an TSI-konformen Fahrzeugen am Netz und vorhandener TSI-konformer Infrastruktur ist, desto geringer wird der Bedarf an nationalen Regelungen sein. Solange es aber nicht-TSI-konforme Bereiche gibt, und das ist zur Zeit der überwiegende Teil, sind sie erforderlich.

Bezüglich NTR VA hat das BMK in Absprache mit der ÖBB-Infrastruktur AG die einzelnen Punkte an die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) weitergegeben. Diese Regeln sind unter <https://rdd.era.europa.eu/RDD/NTRLListPage.aspx> zu finden. Diese befinden sich derzeit noch im „Entwurfsstatus“ und werden durch die ERA geprüft. Mit Stand 20.5.2021 sind 34 technische Regeln für Fahrzeuge, die den Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) und 64 für Fahrzeuge, die diesen Vorgaben nicht entsprechen, sowie zusätzlich Regelungen aus dem Bereich Arbeitnehmer*innenschutz in der Einmeldung an die ERA zu finden. Das gemäß Artikel 26 der Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 vorgesehene Verfahren ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen.

Bezüglich NTR FI ist der nationale Evaluierungsprozess noch nicht abgeschlossen.

Bezüglich der nationalen Sicherheitsregeln ist festzuhalten, dass sich auch diese derzeit in der Abstimmung mit der ERA im Rahmen des sogenannten „Rules cleaning up“-Prozess im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798 befinden. Eine Aufstellung der aktuell an die ERA gemeldeten Sicherheitsregeln ist auf der Homepage des BMK unter:

https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/leitfaden_bescheinigung.html abrufbar.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Wie viele nationale Regelungen wurden seit 2016 ersatzlos gestrichen?*
- *Welche nationalen Regelungen sind mit welcher Begründung noch in Kraft?*

Es wurden seit 2016 keine nationalen Regelungen ersatzlos gestrichen. Welche Regeln außer Kraft gesetzt werden können bzw. müssen, ist aktuell Gegenstand des noch laufenden „Bereinigungsprozesses“ mit der Europäischen Eisenbahnagentur. Es muss diesbezüglich jedenfalls auch sichergestellt werden, dass sich durch den Entfall von Regeln kein Sicherheitsdefizit ergibt.

Die Triebfahrzeugführer*innenverordnung (TFVO) wurde im Hinblick auf die letzte Novelle des Eisenbahngesetzes mit einem „Ablaufdatum“ versehen und wird mit 31.12.2021 als nationale Regelung für den interoperablen Bereich entfallen.

Zu Frage 6:

- *Welche nächsten Schritte wollen sie hinsichtlich der notwendigen Harmonisierung der technischen Vorschriften, wie zum Beispiel der Bremsregeln oder der Signalsierungs-, und Sicherungstechnik auf europäischer Ebene setzen?*

Die europäische Kommission / DG MOVE hat 2018 das Rail Technical Operational Issues Logbook eingerichtet, um die technischen Probleme aufzulisten und einerseits zu prüfen, welche davon im grenzüberschreitenden Bahnbetrieb die meisten Probleme verursachen, und andererseits, um geeignete Maßnahmen zur Verbesserung zu entwickeln.

Das Issues Logbook listet die wichtigsten technischen Betriebsprobleme im Schienengüterverkehr auf. Diese Zusammenstellung von Problemen ermöglicht die Zuweisung von Aufgaben an die relevantesten und kompetentesten Akteur*innen und vermeidet die doppelte Arbeit an denselben Problemen über mehrere Kanäle.

Das Logbook wird hauptsächlich durch die Erfahrungen der Rail Freight Corridors "gefüttert", mit weiteren Inputs von anderen Bahnakteur*innen, der Europäischen Bahnagentur und der Europäischen Kommission. Dieses Logbook wird sich nur mit technischen Betriebsfragen befassen.

Die im Logbuch festgehaltenen Themen wurden in die folgenden größeren Themenbereiche gruppiert:

Bremsen

Zugschlussignal

Zugzusammenstellung

Kontrollen an den Grenzen und innerhalb der Mitgliedstaaten

Andere Themen

Österreich unterstützt diese Initiativen über sein Engagement in den Rail Freight Corridors (Siehe den Factsheet über RFC https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/international_eu/publikationen/gueterverkehrskorridore.html). In diesem Zusammenhang ist die Rail Cargo Group insbesondere an dem Projekt XRail (Unified Braking Scheme) und Digital Train 1.0 & 2.0 (Enhanced real-time communication about train composition and estimated time of arrival) beteiligt. Beide Projekte sind Teil der Issues Logbook-Initiative und über EU-Ressourcen kofinanziert.

Außerdem unterstützt Österreich besonders die Einführung und Entwicklung der digitalen automatischen Kupplung, die nicht nur einen erheblichen Schritt zur Erhöhung der Arbeitssicherheit durch Entfall manueller Tätigkeiten leistet, sondern darüber hinaus die Grundlage für eine Transformation bzw. Revolution des europäischen Schienengüterverkehrs bis 2030 darstellt, indem sie signifikante Vorteile und Verbesserungen für Güterverkehrsunternehmen, Wagenhalter*innen, Infrastrukturmanager*innen und Verlader*innen gleichermaßen in den Bereichen Betrieb, Instandhaltung, Wirtschaftlichkeit, Effizienz und Qualität bringt.

Zu Frage 7:

- *Welche Initiativen sind hinsichtlich bestimmter Infrastrukturparameter wie zum Beispiel die Stromversorgung mit unterschiedlichen Spannungen, unterschiedlicher Achslasten, Lichtraumprofile, etc., welche die Komplexität bei der Planung und Abwicklung von Verkehren erhöht auf EU-Ebene geplant?*

Zur Vereinheitlichung von technischen Parametern der Schieneninfrastruktur wurden auf europäischer Ebene weitreichende und verbindliche Maßnahmen gesetzt, wie beispielsweise verschiedene TSIs (Technical Specifications of Interoperability, siehe auch [Fundstellen der TSI des europäischen Eisenbahnsystems \(bmk.gv.at\)](#)). Auch die VO (EU) Nr. 1315/2013 („TEN-V Leitlinien“) ist ein für die Mitgliedstaaten verbindlicher Rechtsrahmen, wo u.a. die Vereinheitlichung von z.B. Achslast (22,5t) oder Zugsicherungssystem (ETCS) festgeschrieben ist. Im Rahmen des derzeit stattfindenden Überarbeitungsprozesses zur TEN-T Verordnung wird ein besonderer Schwerpunkt auf die Sicherstellung von technischer Interoperabilität gesetzt. Zusätzlich zu den Maßgaben auf europäischer Ebene stimmt sich Österreich in regelmäßigen Abständen mit allen Nachbarländern zur Beseitigung allfälliger technischer Barrieren ab.

Zu Frage 8:

- Welche Maßnahmen wurden im Sinne der Errichtung des Alpen-Südost-Kernnetzkorridors seitens des BMK bereits gesetzt und welche sind für die Zukunft geplant?

Im Rahmen von bilateralen Fachgesprächen mit der Europäischen Kommission wurde die österreichische Intention, die Tauern- und Pyhrnachse unter gewissen Voraussetzungen in das TEN-T Kernnetz aufzunehmen, bereits kommuniziert und seitens der EK zu Kenntnis genommen. Die genaue künftige Netzdefinition und Einordnung in Kern- und Gesamtnetz wird gemeinsam mit der EK in einer weiteren Abstimmungsrunde stattfinden.

Die damit verknüpfte Frage der Einrichtung eines Alpen-Südost Kernnetzkorridors wird von Österreich grundsätzlich positiv bewertet. Das BMK ist auf Fachebene bereits in Kontakt mit den potentiell beteiligten Staaten zur Abstimmung der weiteren Schritte.

Zu Frage 9:

- Welche Bestrebungen werden im Sinne einer möglichen Flexibilisierung der Europäischen Deadline für die Implementierung des TEN-Kernnetzes bis 2030 unternommen?

Grundsätzlich vertritt Österreich den Standpunkt einer stringenten Umsetzung des TEN-T Kernnetzes bis 2030, um im Sinne der Konsistenz einerseits fortwährende Stabilität für die langfristige Infrastrukturplanung zu schaffen und andererseits die infrastrukturelle Qualität der hochrangigen europäischen Verkehrsachsen mittelfristig herzustellen bzw. zu optimieren. Für allfällige europäische Projekte, die zusätzlich in das Kernnetz aufgenommen werden, werden die Umsetzungshorizonte realistischerweise entsprechend angepasst werden müssen. Im Rahmen von bi- und multilateralen Gesprächen mit der Europäischen Kommission wurde dieses Faktum nicht nur von Österreich angesprochen und eine entsprechende Berücksichtigung seitens der EK in Aussicht gestellt.

Zu Frage 10:

- Welche weiteren Maßnahmen sind auf EU-Ebene geplant, um die notwendige Erweiterung der Kapazitäten für den Güterverkehr auf der Schiene zu gewährleisten?

Die Bereitstellung von ausreichenden Kapazitäten sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr ist zentraler Bestandteil der europäischen wie auch nationalen Verkehrspolitik. Auf europäischer Ebene zielen insbesondere die beiden Verordnungen zu TEN-T und RFC (Rail Freight Corridors) auf die zukunftsorientierte kapazitative Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs ab, zusätzlich werden weitere Initiativen zur optimierten Bereitstellung und Verwendung von Trassenkapazität im Güterverkehr gesetzt (z.B. TTR, Timetable Redesign).

Im nationalen Maßstab ist die angebotsorientierte Bereitstellung von Kapazität für den Güterverkehr ein zentrales Element für die strategischen und langfristigen Überlegungen zur Entwicklung der Infrastruktur, wie sie derzeit beispielsweise im Zuge des Entwicklungsprozesses zum Zielnetz 2040 angestellt werden. Eine strukturierte Systematisierung von bestehender und künftiger Kapazität für Güterverkehr könnte beispielsweise durch die Verwendung von sog. Systemtrassen – ähnlich dem Personenverkehr – erfolgen.

Zu Frage 11:

- *Sind Investitionen in die die Digitalisierung der Schiene geplant und wenn ja, wieviel in Österreich, wie hoch ist der Beitrag der EU?*

Ein wesentlicher Faktor bei der Attraktivierung und Modernisierung der Bahn ist die Digitalisierung. Daher sieht der Rahmenplan 2021-2026 hierfür ein umfangreiches Investitionspaket vor. Ab 2021 werden für eine große Digitalisierungsoffensive in allen Teilkonzernen der ÖBB rd. € 1,5 Mrd. in Digitalisierungsmaßnahmen investiert.

Seitens der Europäischen Union gibt es aktuell keine Förderzusagen. Es werden jedoch Fördermöglichkeiten für Digitalisierung im Rahmen des neuen EU-Finanzrahmens (MFF) 2021-2027 evaluiert.

Die erfolgreiche Kombination von Infrastrukturausbau und den genannten Digitalisierungsmaßnahmen wird zu einer erheblichen Erhöhung der Schienenkapazität in Österreich bis 2040 führen.

Leonore Gewessler, BA

