

9766/AB
vom 28.04.2022 zu 9987/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 Wien

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

Geschäftszahl: 2022-0.157.686

. April 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 28. Februar 2022 unter der **Nr. 9987/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Abweichungen beim Ausbau des Zugsicherungssystems ETCS gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie stellen Sie sicher, dass es beim Ausbau des Zugsicherungssystems ETCS der ÖBB-Infrastruktur zu keinen Abweichungen von der europäischen Norm kommt?*

Gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/797 müssen alle Interoperabilitätskomponenten auf ihre Übereinstimmung mit den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) geprüft werden. Absatz 2 leg. cit. schreibt vor, dass der EG-Erklärung des Antragstellers eine unabhängige Bescheinigung einer Benannten Stelle (NoBo) im Sinne der §§ 168 ff Eisenbahngegesetz 1957 idgF beigelegt werden muss. Ziel des Prüfvorganges ist es jedenfalls, etwaige Abweichungen auszuschließen.

Dies spiegelt sich auch in den österreichischen NNTRs für die TSI INFRA und CCS-Strecke wider, wo es keine Einträge hierfür gibt. Zudem ist geplant, optionale ETCS-Funktionen zu verwenden, die die Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit erhöhen.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Welche sachlichen Gründe sprechen für etwaige Abweichungen vom ETCS-Level 2, welches eine weiter verbreitete europäische Norm darstellt?*
- *Können Sie ausschließen, dass die Abweichungen finanzielle Gründe haben?*

Es sind derzeit keine Abweichungen von ETCS Level 2 bekannt. Allfällige beabsichtigte Abweichungen müssten darüber hinaus bei der EU-Kommission eingereicht und ggf. genehmigt werden. Alle aktuell geplanten Projekte, die in den nächsten Jahren realisiert werden sollen, sind ausschließlich auf ETCS Level 2 ausgelegt. ETCS Level 1 stellt nur eine Grundentwicklungsstufe in der Zugsicherung dar und wird demnach in Österreich aktuell nicht weiterverfolgt.

Zu Frage 4:

- *Wie hoch sind die heuer geplanten ETCS-Investitionen der ÖBB und wie viel davon wird beim EU-RRF eingereicht bzw. geltend gemacht?*

Die Investitionen im Zuge des ETCS-Programmes betragen gemäß ÖBB-Rahmenplan 2022 bis 2027 für das Jahr 2022 € 26,7 Mio. Darüber hinaus werden im Zuge von Aus- und Neubauprojekten auch ETCS-Maßnahmen umgesetzt (z.B. Koralmbahn).

Im Zuge des EU-RRF (Recovery & Resilienz Facility) wurden seitens meines Ministeriums keine eigenständigen ETCS-Projekte eingereicht bzw. geltend gemacht.

Für den EU-RRF wurde die Koralmbahn eingereicht und eine Förderzusage von rund € 542,6 Mio. bestätigt. Im Zuge dieses Projektes werden auch Investitionen in ETCS getätigt.

Zu Frage 5:

- *Wo wird ETCS eingebaut? Gibt es einen Ausbauplan zur sukzessiven Umrüstung der Sicherungstechnik? Werden bestimmte Eisenbahnlinien zeitlich priorisiert? Was ist das Endausbauziel?*

Der aktuelle Ausbauplan findet sich online abrufbar unter: [ETCS Ausbau - ÖBB-Infrastruktur AG \(oebb.at\)](#). Derzeit sind rund 300 Kilometer ETCS Level 2 in Betrieb. In drei Umsetzungsphasen bauen die ÖBB ihr ETCS-Netz auf 3.700 Kilometer ETCS Level 2 aus.

Der nächste Umsetzungsschritt für die ETCS-Migration ist bis 2026 geplant. Er konzentriert sich im Wesentlichen auf die Bestandsaufrüstung mit ETCS Level 2 im Umfeld zu den Neubau- bzw. Ausbauprojekten der ÖBB, die bis 2026 in Betrieb gehen werden bzw. vor der Inbetriebnahme stehen, wie die Koralmbahn, die Pottendorfer Linie oder der viergleisige Ausbau der Westbahn zwischen Linz und Wels. Diese Neu- und Ausbauprojekte werden bereits mit ihrer Inbetriebnahme mit ETCS ausgerüstet werden. Die Ostregion (Großraum Wien) stellt eine weitere Priorität in dieser ersten Phase dar.

Die zweite Phase bis 2030 sieht die Fertigstellung der TEN-T-Korridore vor und die letzte Phase vervollständigt bis 2038 die ETCS-Ausrüstung am stark befahrenen Schienennetz.

Zu Frage 6:

- *Unter nimmt das Verkehrsministerium Schritte, damit Stadt-, Lokal und Regionalbahnen in Österreich mit Light Rail Technologie (z.B. sogenannten Tram Trains) betrieben werden können?*
- Wurden bei der legistischen Umsetzung der EU-Vorgaben ausreichende Ausnahmetatbestände vorgesehen?*
 - Besteht für Nebenbahnen eine Möglichkeit, eine Ausnahme ihrer Infrastruktur von den Vorgaben der Interoperabilität zu erwirken, auch wenn sie vernetzt sind und Fahrten aus dem und in das interoperable Netz möglich sind?*
 - Gibt es konkrete Beispiele solcher Ausnahmen?*

Im Zuge der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und der Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit wurde das Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) einer tiefgehenden Novellierung unterzogen. Die entsprechende Novelle des Eisenbahngesetzes BGBI. I Nr.143/2020, trat am 23. Dezember 2020 in Kraft.

Gemäß den § 86 und § 185 EisbG gelten der 8. Teil (Interoperabilität) und der 11. Teil (Spezielle Sicherheitsbestimmungen) des Eisenbahngesetzes in seiner geltenden Fassung grundsätzlich für alle Haupt- und vernetzten Nebenbahnen sowie für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen. Schon begrifflich nicht erfasst vom Anwendungsbereich sind daher die nicht vernetzten Nebenbahnen, die Straßenbahnen und die nicht-öffentlichen Eisenbahnen. Sowohl § 86 als auch § 185 EisbG enthalten in ihrem Absatz 2 richtlinienmäßig zulässige Ausnahmen vom 8. und 11. Teil zugunsten einiger vernetzter Nebenbahnen bzw. Schienenfahrzeugen, die auf diesen Bahnen betrieben werden. Eine solche Ausnahme gilt auch für die sogenannten „Stadtbahnen“, also Schienenfahrzeuge, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen und für vernetzte Nebenbahnen, auf denen überwiegend Eisenbahnpersonenverkehrsdiene im Stadt- und Vorortverkehr mit solchen Fahrzeugen erbracht werden. Weitere Ausnahmetatbestände gelten beispielsweise für vernetzte Nebenbahnen, die von Hauptbahnen funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden oder für Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden. Soweit also Infrastrukturen bzw. Schienenfahrzeuge unter die genannten Ausnahmetatbestände subsumiert werden können, fallen sie nicht unter den Geltungsbereich der oben genannten Gesetzesteile.

Zu Frage 7:

- *Hat die per Jahreswechsel in den Vorstand der ÖBB-Infrastruktur gewechselte Sektionsleiterin Judith Engel kurz vor ihrem Abgang die Regelungen für diese Abweichungen festgelegt?*
- Welche Festlegungen wurden in den vergangenen drei Jahren getroffen?*
 - Wie werden diese begründet?*
 - Warum gab es keine Cooling-off-Periode vor dem Wechsel zur Infrastrukturbetreiberin der ÖBB?*

In Gesprächen zwischen meinem Ressort und der ÖBB Infrastruktur AG wurden mehrere Varianten im Hinblick auf die konkrete technische Ausgestaltung des ETCS-Systems diskutiert, jedoch keine abschließende Beurteilung vorgenommen. In diesem Zusammenhang darf auch

darauf hingewiesen werden, dass die konkrete Genehmigungsfähigkeit nur in den einzelnen Genehmigungsverfahren nach Vorliegen aller antragsrelevanten Unterlagen beurteilt werden kann. Hinsichtlich der angesprochenen Abweichungen darf grundsätzlich auf die Beantwortung der obenstehenden Fragen verwiesen werden.

Eine „Cooling off-Periode“ ist nur bei einer Auflösung des Dienstverhältnisses vorgesehen (vgl. § 20 Abs. 3a BDG 1979).

Zu Frage 8:

- *Aufgrund welcher Kriterien wurde die Nachfolgerin von Judith Engel ausgewählt?*

Die Betrauung mit der Funktion der Leitung der Sektion IV – Verkehr des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie setzte gemäß der am 17. September 2021 im Amtsblatt der Wiener Zeitung veröffentlichten Ausschreibung nach § 2 Abs. 1 Z 1 des Ausschreibungsgesetzes 1989, BGBl. Nr. 85 in der geltenden Fassung neben der Erfüllung der allgemeinen Ernennungserfordernisse im Sinne des Beamten-Dienstrechtsgesetzes 1979, BGBl. Nr. 333, bzw. der Aufnahmekriterien gemäß § 3 des Vertragsbedienstetengesetzes 1948, BGBl. Nr. 86, die Österreichische Staatsbürgerschaft, das Bestehen eines öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses in der Verwendungsgruppe A/A1 bzw. eines privatrechtlichen Dienstverhältnisses in der Entlohnungsgruppe a/v1 oder das Vorliegen der Voraussetzungen für die Aufnahme in ein solches öffentliches Dienstverhältnis sowie den Abschluss eines einschlägigen Hochschul- bzw. Universitätsstudiums voraus.

Die folgenden besonderen Kenntnisse und Fähigkeiten waren Kriterien für die Auswahl der Bewerber:innen für die Funktion der Leitung der Sektion IV - Verkehr, deren Gewichtung entsprechend des angegebenen prozentuellen Ausmaßes bei der Beurteilung der Eignung berücksichtigt wurden:

- Erfahrung in einer leitenden Funktion (20%)
- sehr gutes Verständnis des gesamten Verkehrssektors sowie über die aktuell gesamtverkehrsbezogenen Herausforderungen der österreichischen und gesamteuropäischen Verkehrspolitik, insbesondere hohes Verständnis für innovative neue Lösungen für diese Herausforderungen des Verkehrssektors (25%)
- Kenntnisse der Aufgaben und Herausforderungen des Ressorts und der Sektion IV (10 %)
- Fähigkeit zu und Erfahrung in Strategieentwicklung sowie Lösen von komplexen Koordinationsaufgaben (20%)
- Erfahrung in strategischer Organisationsentwicklung sowie besondere Eignung zur Menschenführung und zur Motivation von Mitarbeiter:innen (15%)
- sowie sehr gute Kenntnisse der englischen Sprache (10%)

Diese waren der offiziellen Ausschreibung auch zu entnehmen.

Zu Frage 9:

- *Warum gibt es eine Sektion Verkehr und eine Sektion Mobilität?*
- a. *Was ist der sachliche Unterschied?*
 - b. *Gemäß der am 26. Oktober veröffentlichten Geschäftseinteilung hat die Sektion Mobilität das Geld und die Sektion Verkehr macht die Vorschriften und die Überwachung. Was ist der Vorteil dieser ungewöhnlichen Teilung?*
 - c. *Was ist die sachliche Begründung dieser Teilung?*
 - d. *Wozu braucht es die Sektion Verkehr, wenn man beide Bereiche in der Sektion Mobilität bündeln könnte?*

Die organisatorische Aufteilung wurde getroffen, um eine Trennung von Planungs- und Finanzierungsaufgaben zur behördlichen und logistischen Tätigkeit zu gewährleisten. Zusätzlich darf darauf hingewiesen werden, dass für die gesamten Mobilitätsagenden meines Ressorts rund 300 Mitarbeiter:innen arbeiten, weshalb eine Aufteilung auf mehrere Sektionen auch hinsichtlich der Gewährleistung einer zweckmäßigen Führungsspanne erfolgt ist.

Leonore Gewessler, BA

