

Anfrage

der Abgeordneten Andreas Ottenschläger

Kolleginnen und Kollegen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend Folgeanfrage - europäische Standards für die Schiene als Grundlage der Wettbewerbsfähigkeit unserer Bahn

Im Europäischen Schienennetz soll bis 2030 eine Transformation hin zu einem einheitlichen Eisenbahnraum, der „Single European Railway Area“ umgesetzt werden. In der Praxis existiert dieser bisher aufgrund nationalstaatlicher Unterschiede noch nicht. Grund genug, den Fortschritt bei der Integration europäischer Standards für die Schiene als Grundlage der Wettbewerbsfähigkeit unserer Bahn regelmäßig zu beleuchten.

Denn diese unbewältigte Herausforderung führt zu erheblichen Problemen für die im internationalen Schienengüterverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen: Hohe Komplexität, unterschiedliche Prozesse, erhöhter Zeit- und Schulungsaufwand, sowie natürlich auch höhere Kosten. Das Resultat ist ein künstlich geschaffener Wettbewerbsnachteil für einen Verkehrsträger, der eine sehr gute CO₂-Bilanz vorweisen kann.

Über die letzten 25 Jahre versuchte die Europäische Kommission durch vier sogenannte „Eisenbahnpakete“ und begleitende Gesetzgebung den europäischen Schienenraum gerade im Vergleich zur Straße wettbewerbsfähig zu machen. Dabei muss auch die Republik Österreich ihren Beitrag leisten und als Transitland mit gutem Beispiel vorangehen.

Das Ziel ist ein optimierter grenzüberschreitender Verkehr, in dem Ländergrenzen ähnlich dem Straßennetz innerhalb des Schengen Raums praktisch verschwinden. Nur durch diese Entwicklung können wir in Europa einen effizienten und klimaschonenden Transport von Personen und Gütern auf der Schiene langfristig sicherstellen. Die Bahn muss wettbewerbsfähig gemacht werden.

Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage:

- 1.) Welche Verzögerung entsteht aktuell im Durchschnitt an den Grenzen aufgrund technischer Unterschiede, bzw. hat es in den letzten zwei Jahren Fortschritte gegeben?
- 2.) Was sind die Erkenntnisse aus dem Projekt zur Reduzierung der sprachlichen Hürden in der Kommunikation zwischen LokführerInnen und BetriebslenkerInnen (CEF-Projekt 2018-EV-TM-0063-S), welches die ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit dem italienischen Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber RFI zwischen Pontebba, Tarvisio und Villach durchgeführt hat?
- 3.) Wie sieht die detaillierte Lösung für die Kommunikation zwischen LokführerInnen und BetriebslenkerInnen zwischen Pontebba, Tarvisio und Villach im Ergebnis aus? Seit wann ist diese im Einsatz?
- 4.) Ist es vorstellbar vergleichbare Projekte mit weiteren Nachbarstaaten zu realisieren?
- 5.) Wie ist der aktuelle Stand (im Vergleich zu Juli 2021) des „Bereinigungsprozesses“ in Bezug auf die Streichung nationaler Regeln, der gemeinsam mit der Europäischen Eisenbahnagentur durchgeführt wird? Hat es in dieser Frage Fortschritte gegeben?
- 6.) Welche nationalen Regelungen wurden im Zuge des „Bereinigungsprozesses“ identifiziert? Und wie viele wurden außer Kraft gesetzt?
- 7.) Welche Aufgaben, die sich aus der Zusammenstellung der wichtigsten technischen Betriebsprobleme im von der Europäischen Kommission eingerichteten „Issues Logbook“ ergeben haben, wurden an Österreich zugewiesen? Welche Maßnahmen wurden gesetzt?
- 8.) Welche konkreten Aufgaben hat Österreich durch sein Engagement in den Rail Freight Corridors seit Juli 2021 übernommen?
- 9.) Wie ist der aktuelle Stand zur Digitalisierungsoffensive in allen Teilkonzernen der ÖBB, bei der laut Anfragebeantwortung 1,5 Mrd. Euro in Digitalisierungsmaßnahmen investiert werden? Welche Fortschritte wurden erzielt und welche Maßnahmen sind noch geplant?
- 10.) Was ist das Ergebnis der Evaluierung von Fördermöglichkeiten für Digitalisierung der Schiene innerhalb des neuen EU-Finanzrahmens (MFF) 2021-2027?
- 11.) Wie hoch sind die vom EU „Aufbau- und Resilienzplan“ (RRF) zur Verfügung gestellten Mittel für die Digitalisierung der Schiene?

12.) Welche Maßnahmen gibt es im operativen Bereich um die Effizienz im Personenverkehr und im Güterverkehr zu steigern?

13.) Die Europäische Union will den Anteil der Schiene massiv erhöhen. Welche langfristigen Maßnahmen sind von Seiten Österreichs geplant, um diese Verkehrsverlagerung zu bewirken? Wie ist die aktuelle Auslastungslage des österreichischen Bahnnetzes im Güterverkehrs- wie auch Personenverkehrsbereich?

14.) Wie ist der Stand zur Einführung der digitalen Kupplung? Wie unterstützt Österreich diese Einführung?

15.) Können Sie eine Größenordnung für die erwartete Erhöhung der Schienenkapazitäten auf Basis von Digitalisierungsmaßnahmen in Österreich bis 2040 im Personenverkehr, wie auch im Güterverkehr nennen?

Nikolaus Prinz
(PRINZ)

Christian
(CHECHINBERGER)

Stefan
(SCHNABER JOSEF)

Stefan
(GÖBL)

Robert
(ROBERT SIEBER)

Alwin
(OTTENSCHLAGER)