

3563/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3601/J-NR/1998, betreffend transeuropäische Netze (TEN), die die Abgeordneten Dr. König und Kollegen am 22. Januar 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. - 4. Sind Sie bereit, gemeinsam mit dem deutschen Verkehrsminister eine Initiative im EU - Ministerrat zur Ergänzung der bestehenden prioritären Hochgeschwindigkeits - Bahnstrecken im Rahmen der TEN um die Aufnahme einer Nord - Süd - Schiene von Berlin nach Wien und die Ergänzung der West- Ost - Schiene nach Wien mit Fortsetzung nach Budapest zu ergreifen und entsprechende Kontakte einzuleiten?

Werden Sie diesbezüglich das Einvernehmen mit den betroffenen Bundesländern und insbesondere mit der Bundeshauptstadt Wien herstellen?

Werden Sie dieses wichtige verkehrspolitische Anliegen so vordringlich behandeln, daß es noch unter dem österreichischen Vorsitz in der EU zu einer Be - schlußfassung im EU - Ministerrat kommen kann?

Werden Sie sich in der Zeit des österreichischen EU - Vorsitzes dafür einsetzen, daß die Planung von Transitkorridoren in den assoziierten Staaten unter Berücksichtigung dieser Prioritäten erfolgt?

Antwort:

Ein Zusammenhang zwischen den organisatorischen Koordinationsaufgaben, die sich für Österreich aus der EU - Präsidentschaft ergeben, und der Notwendigkeit eines zeitgerechten Ausbaus der Schieneninfrastruktur ist nicht erkennbar.

Doch unabhängig davon ist es seit Jahren eines der obersten Ziele der österreichischen Verkehrspolitik, der drohenden Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße und der damit verbundenen unzumutbaren Belastung unserer Bürgerinnen und Bürger entgegenzuwirken.

Zu diesem Zweck ist es vor allem erforderlich, verkehrspolitische Rahmenbedingungen zu schaffen, die den Verkehr auf der Schiene effizient fördern. Weiters muß die Schieneninfrastruktur aber auch die nötige Kapazität aufweisen, damit ein attraktiver Bahnbetrieb gesichert ist. Der Beschluß des Wiener Landtags, diese Ziele des Bundes tatkräftig zu unterstützen, wird ausdrücklich begrüßt.

Die Integration österreichischer Verkehrslinien in die Transeuropäischen Netze ist in der Folge des Beitritts unseres Landes in die EU bereits unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse einer zukünftigen Osterweiterung erfolgt, wobei im Sinne der genannten verkehrs- und umweltpolitischen Ziele bereits in dieser Phase der Schiene ein deutlicher Vorrang eingeräumt wurde. So ist nicht nur das österreichische TEN - Schienennetz größer als das österreichische TEN - Straßennetz. Auch im Masterplan zum Bundesverkehrswegeplan, dessen Erstellung sich kurz vor dem Abschluß befindet, ist der Ausbau der Schiene bevorzugt. So wird sich der weitere Ausbau der Straße im wesentlichen auf Lückenschlüsse im hochrangigen Netz und lokale Verbesserungen beschränken, während auf der Schiene der größere Bedarf an Investitionen gegeben ist.

Mit dem schon laufenden viergleisigen Ausbau der Westbahn, dem geplanten Ausbau der Südbahn und der Nordbahn sowie dem abgeschlossenen Ausbau der Ostbahn werden die Voraussetzungen sowohl für die Verbesserung der Standortqualität der österreichischen Zentralräume als auch für einen modernen Bahnbetrieb geschaffen, der auch den zukünftigen Herausforderungen gewachsen ist. Aufgrund der spezifischen Raum- und Siedlungsstruktur Österreichs wird als Ausbauziel weniger auf hohe Geschwindigkeiten sondern vielmehr auf hohe Leistungsfähigkeit Wert gelegt, was im Hinblick auf die Mischung von Personen- und Güterverkehr auch den entsprechenden Kapazitätsbedarf einschließt.

Österreich ist an attraktiven, konkurrenzfähigen Verbindungen mit den Agglomerationen seiner Nachbarn in allen Richtungen interessiert, wobei die tatsächlich möglichen Ausbaumaßnahmen im Einklang mit den Erfordernissen unserer Bürgerinnen und Bürger zu optimieren sind. Das zeigen auch die laufenden Aktivitäten meines Ressorts zur intensiven Zusammenarbeit mit den Reformländern auf dem Eisenbahnsektor. Das Verkehrsressort war bereits unmittelbar nach der Ostöffnung erfolgreich um die Koordinierung des Ausbaus der Schienenwege mit den benachbarten Reformstaaten bemüht. Der bereits angesprochene, mittlerweile abgeschlossene Ausbau zwischen Wien und Budapest wurde bereits im Juni 1991 vereinbart, der in Bau befindliche Ausbau der Eisenbahnverbindungen Wien - Bratislava im April 1995. Eine trilaterale Vereinbarung der Verkehrsminister Deutschlands, Tschechiens und Österreichs über den Ausbau der Eisenbahnverbindung Berlin - Prag - Wien wurde im Juni 1995 abgeschlossen.

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes wurde auf Beamtenebene ein Kontaktkomitee eingerichtet, um eine stetige Abstimmung der Planungen des Bundes mit den Ländern, anderen Ressorts, den ÖBB und der HL - AG sicherzustellen. In diesem Gremium können alle Fragen erörtert werden, die die spezielle Position Wiens oder anderer Regionen unseres Landes im Rahmen eines zukünftigen gesamteuropäischen Verkehrsnetzes betreffen.

Was die Planung dieser Verkehrsnetze in den Reformländern Mittel - und Osteuropas betrifft, kann auf den von der Kommission der EU initiierten TINA - Prozeß verwiesen werden, in dem die Stadt Wien das Technische Sekretariat stellt und Österreich der regionalen Untergruppe Mitteleuropa vorsitzt. Durch diese Konstellation ist eine laufende, optimale Artikulierung österreichischer Interessen möglich.

Es wäre aber nicht angemessen und dem Ansehen unseres Landes nicht zuträglich, den kommenden EU - Vorsitz für diese Zwecke zu benützen, weil dies den gebotenen Regeln und diplomatischen Gepflogenheiten widersprechen würde.