

6002/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6282/J - NR/1999, betreffend TEN Trans - europäische Netze, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 19. Mai 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Das transeuropäische Straßenverkehrsnetz in Österreich ist in der Entscheidung Nr.1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes („TEN - Leitlinien Verkehr“) in Anhang I Abschnitt 2 festgelegt.

Das in der Entscheidung Nr.1692/96/EG für Österreich festgelegte transeuropäische Straßennetz besteht derzeit nahezu ausnahmslos aus Autobahnen (Bundesstraßen A) und Schnellstraßen (Bundesstraßen S).

Unter anderem gehören folgende bestehende Straßen zum transeuropäischen Verkehrsnetz:

- A 1 Westautobahn
- A 2 Südbahn
- A 4 Ostautobahn
- A 8 Innkreisautobahn
- A 9 Pyhrnautobahn

- A 10 Tauernautobahn
- A 11 Karawankenautobahn
- A 12 Irrmtalautobahn
- A 13 Brennerautobahn
- A 14 Rheintalautobahn
- A 21 Wiener Außenring Autobahn
- A 25 Linzer Autobahn
- S 16 Arlberg Schnellstraße

Als Vorhaben im Zusammenhang mit dem transeuropäischen Straßennetz in Österreich werden im Zusammenhang mit dem Bericht der Europäischen Kommission über die Umsetzung der TEN - Leitlinien, der von der Kommission 1998 vorgelegt wurde, der Lückenschluß der A 2 (Völkermarkt - Klagenfurt), der Lückenschluß der Pyhrn Autobahn A 9 (Inzersdorf - St. Pankraz), der Lückenschluß der S 16 (Pians - Flirsch), die S 18 Bodenseeschnellstraße (Wolfurt - Höchst), die B 301 Wiener Südrand Straße, die Weiser Westspange (A 8 Wels - Sattledt), die Errichtung von zweiten Tunnelröhren betreffend Ambergtunnel, Selzthaltunnel und Plabutsch - tunnel sowie der Ausbau der A 2 zwischen Mooskirchen und Modriach genannt.

Zu den Fragen 2 und 4:

Die Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz wurden aufgestellt, um die Ziele, die Prioritäten und die Grundzüge der Aktionen in diesem Bereich festzulegen und um die Vorhaben von gemeinsamem europäischen Interesse auszuweisen.

Das Vorliegen eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse ist die Grundvoraussetzung für einen finanziellen Beitrag der Gemeinschaft, da die TEN - Finanzierungsverordnung auf die in den Leitlinien ausgewiesenen Vorhaben von gemeinsamem Interesse verweist. Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse muß in den Karten des Anhangs I der Leitlinien enthalten sein beziehungsweise den in Anhang II enthaltenen Spezifikationen entsprechen. Es muß außerdem den Zielen und den Prioritäten der Leitlinien entsprechen und unter Berücksichtigung des sozioökonomischen Kosten - /Nutzenverhältnisses potentiell wirtschaftlich rentabel sein. Für

solche Vorhaben besteht gemäß der Verordnung Nr. 2236/95 (TEN - Finanzierungsverordnung) die Möglichkeit, Gemeinschaftszuschüsse zu erhalten (höchstens 10 % der Gesamtinvestitions - kosten).

Unabhängig davon besteht für die einzelnen Mitgliedstaaten keine Verpflichtung, die in den Leitlinien ausgewiesenen Vorhaben zu finanzieren. Die Entscheidung Nr. 1692/96 über die Leitlinien sieht ausdrücklich vor, daß die Verwirklichung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse davon abhängt, wie weit diese planerisch ausgereift sind und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind (Artikel 1 Absatz 2 Entscheidung Nr. 1692/96/EG). Die Realisierung der Vorhaben richtet sich daher nach dem Planungsstand und der jeweiligen Budgetsituation in den Mitgliedstaaten.

In der Entscheidung Nr. 1692/96/EG wurden keine konkreten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Hinblick auf Ausbau oder Ausstattung von Straßen, die zum transeuropäischen Verkehrsnetz gehören, festgelegt. Aus Artikel 9 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG ergibt sich, daß sich das transeuropäische Straßennetz aus Autobahnen und hochwertigen Straßen zusammensetzt. Da der Begriff hochwertige Straße nicht näher definiert ist, genügt nach Auskunft der Europäischen Kommission eine gewöhnliche zweistreifige Bundesstraße B.

Aufgrund der gegenwärtigen Rechtslage unterscheiden sich TEN - Straßen derzeit hinsichtlich des Verkehrsrechts nicht von Straßen, die nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehören. Die Europäische Kommission hat aber grundsätzlich die Möglichkeit, im Rahmen ihres generellen Vorschlagsrechts Rechtsetzungsvorschläge zu machen, die auf die transeuropäischen Verkehrsnetze Bezug nehmen und die an TEN - Verbindungen bestimmte Rechtsfolgen knüpfen.

Insbesondere darf in diesem Zusammenhang auf den von der Europäischen Kommission im März 1998 vorgelegten Richtlinienentwurf betreffend die Harmonisierung von Fahrverboten für schwere Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Güterverkehr hingewiesen werden, der an das TEN - Straßennetz anknüpft. Der Richtlinienentwurf würde für TEN - Straßen im Vergleich zur bestehenden Rechtslage in Österreich eine Verkürzung des Sonn - und Feiertagsfahrverbots um zwei Stunden sowie einen Wegfall des Samstagfahrverbots vorsehen. Weiters wäre die

Erlassung eines generellen Nachtfahrverbots auf TEN - Straßen nur noch mit Zustimmung der Europäischen Kommission möglich.

In diesem Zusammenhang ist eine Strategie der EU erkennbar, daß auf TEN - Strecken die zukünftigen Verkehrsregelungen von der EU festgelegt werden sollen, wie dies das Beispiel des Entwurfes über eine EU - weite Harmonisierung von Nacht - , Wochen - und Feiertagsfahrverboten bereits zeigt. Auch ist hinkünftig davon auszugehen, daß die EU für TEN - Strecken Leistungsparameter festsetzen wird (wie z.B.: Dimensionierungsverpflichtung für bestimmte Ausbau - geschwindigkeiten, Gewichtsbeschränkungen, Geschwindigkeitslimite etc.). Die Bedeutung einer Strecke für den internationalen Verkehr kann daher aus meiner Sicht nur ein Kriterium für eine TEN - Strecke sein. Verkehrspolitisch von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang viel mehr, in welchem Ausmaß in Konsequenz der Erklärung zur TEN - Strecke - Einschränkungen der Souveränitätsrechte in Kauf zu nehmen wären. Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr ist im Zusammenhang mit neuen TEN - Strecken daher für eine sehr behutsame Vorgangsweise, die die Interessen der Menschen in den Mittelpunkt stellt.

Zu Frage 3:

Zu dieser Frage ist anzumerken, daß für den Bau von Straßen der Bundesminister für Wirtschaftliche Angelegenheiten zuständig ist und daß im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Zuständigkeit des Bundesministeriums für Umwelt besteht.

Ich darf aber grundsätzlich anmerken, daß sich für die Mitgliedstaaten eine Verpflichtung zur Vornahme von Umweltverträglichkeitsprüfungen bereits aus der Richtlinie 85/33/EWG („UVP - Richtlinie“) selbst ergibt und daß diese Verpflichtung nicht auf TEN - Vorhaben beschränkt ist. Im Hinblick auf die Welser Westspange ist darauf hinzuweisen, daß diese bereits aufgrund der bestehenden Entscheidung Nr.1692/96/EG zum transeuropäischen Straßennetz gehört.

Zu den Fragen 5 und 6:

Der Nationalrat hat am 16. Juni 1999 in einer Entschließung den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten mit der Durchführung von weiterführenden Arbeiten betreffend die Zusammenführung von Masterplan

und GSD - Studie beauftragt. Gemäß dieser EntschlieÙung sollen die Arbeiten vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten gemeinsam durchgeführt und im Bundesverkehrswegeplan zusammengeführt werden. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten sollen gemeinsam festlegen, welche Verkehrsverbindungen in das TEN - Netz unter Beachtung der Osterweiterung und der Intermodalität aufzunehmen sind.

Im Zusammenhang mit einer Revision der TEN - Leitlinien wird die Europäische Kommission voraussichtlich im Jahr 2000 Vorschläge vorlegen. Seitens des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr sind keine Zusagen betreffend neue TEN - Straßenstrecken erfolgt.

Zu Frage 7:

Zu dieser Frage ist anzumerken, daß diese hauptsächlich Aussagen bzw. Einschätzungen des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten betrifft. Welche konkreten Zusagen seitens des Wirtschaftsministeriums gegenüber Herrn Baulandesrat Hiesl aus Oberösterreich vorliegen, entzieht sich meiner Kenntnis. Aus der vom Wirtschaftsminister vorgelegten Studie "Gestaltung des StraÙennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftsstandortes Österreich" (GSD - Studie) läÙt sich aber ableiten, daß nach Auffassung des Wirtschaftsministers die StraÙenverbindung Linz - Prag eine TEN - StraÙenstrecke sein soll. Ergebnis der GSD - Studie ist der GSD - Netz - Vorschlag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten. Dieser GSD - Netz - Vorschlag sieht für die Verbindung Linz - Prag grundsätzlich vor, daß diese zum höchstrangigen StraÙennetz gehört und somit eine TEN - StraÙenverbindung sein soll. Darüber hinaus wurde in der GSD - Studie für diese Verbindung („Mühlkreiskorridor“) aber eine weiterführende Überprüfung in der Form von verkehrsträger - übergreifenden Netz - und Korridoruntersuchungen empfohlen. Dabei sollen Fragen der Umweltverträglichkeit und der Querschnittsbildung behandelt werden. Wie bereits zu Frage 5 ausgeführt, hat der Nationalrat kürzlich mit EntschlieÙung den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten mit der Durchführung von weiterführenden Arbeiten betreffend die Zusammenführung von Masterplan und GSD - Studie beauftragt und Verkehrs - und Wirtschaftsminister sollen gemeinsam festlegen, welche

Verkehrsverbindungen in das TEN - Netz unter Beachtung der Osterweiterung und der Intermodalität aufzunehmen sind.

Im Zusammenhang mit der Frage nach den Verkehrseffekten einer Ausweisung einer Straße als TEN - Straße darf ich auf meine Ausführungen zu den Fragen 2 und 4 verweisen.