

IV-17 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXI. GP



**Beratungen des Hauptausschusses
in Angelegenheiten
der Europäischen Union**

(Auszugsweise Darstellung)

Dienstag, 10. Dezember 2002

Beratungen des Hauptausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union

(Auszugsweise Darstellung)

XXI. Gesetzgebungsperiode

Dienstag, 10. Dezember 2002

Tagesordnung

1. Europäischer Rat Kopenhagen

RAT 14798/02

Europäischer Rat am 12. und 13. Dezember 2002

Erläuterte Tagesordnung

(71299/EU XXI. GP)

2. Antrag des Bundeskanzlers auf Zustimmung zur Erlassung der Verordnung über die Festsetzung der Pauschalvergütung für die Leistungen von Rechtsanwälten im Rahmen der Verfahrenshilfe vor den unabhängigen Verwaltungssenaten (UVS-Verfahrenshilfe-Pauschalvergütungsverordnung 2003) (Vorlage 190/HA)

3. Bericht der Bundesministerin für auswärtige Angelegenheiten auf Zustimmung zum Beschluss der Bundesregierung betreffend Fortsetzung der Entsendung von Stabsmitgliedern im Rahmen des multinationalen Friedenseinsatzes in Bosnien und Herzegowina (SFOR) (Vorlage 194/HA)

4. Unterrichtung über die Nominierung eines Mitgliedes im Ausschuss der Regionen (Vorlage 191/HA)

5. Bericht des Bundesministers für Finanzen über das Ausmaß der auf Grund des Ausfuhrförderungsgesetzes 1981 übernommenen Haftungen, Haftungsinanspruchnahmen und Rückflüsse aus Haftungsinanspruchnahmen in der Zeit vom 1. Juli bis 30. September 2002 (3. Quartal 2002) (Vorlage 192/HA)

6. Antrag des Bundesministers für Inneres auf Zustimmung zur Erlassung der Verordnung, mit der die Sondereinheiten-Verordnung geändert wird (Vorlage 193/HA)

Beginn der Sitzung: 16.03 Uhr

Obmann Dr. Heinz Fischer *eröffnet* die Sitzung des Hauptausschusses, begrüßt Bundeskanzler Dr. Schüssel und Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Ing. Reichhold und teilt mit, dass sich Bundesministerin für auswärtige Angelegenheiten Dr. Ferrero-Waldner wegen ihrer Teilnahme an der Ratssitzung in Brüssel entschuldigt hat.

Obmann Dr. Fischer stellt erstens fest, dass diese Sitzung, in der EU-Materien behandelt werden, öffentlich ist, und schlägt zweitens vor, die Tagesordnung derart umzustellen, dass die Tagesordnungspunkte 3 und 4 umgereiht werden.

Er lässt über den Vorschlag abstimmen, die Tagesordnung umzustellen. – Das wird **einstimmig angenommen**.

Weiters bittet er gemäß § 40 GOG um Zustimmung zu einem Beschluss betreffend Ladung jener Personen, die Mitglieder des EU-Konvents sind. – Das wird **einstimmig angenommen**.

Abschließend verkündet er, dass für die Mitglieder des Hauptausschusses eine Redezeit von 120 Minuten im Verhältnis SPÖ 39, Freiheitliche und ÖVP je 29 sowie Grüne 23 Minuten festgesetzt wurde. Redezeiten für Regierungsmitglieder seien darin noch nicht berücksichtigt.

Gegen diese Vorgangsweise werden keine Einwendungen erhoben.

1. Punkt

Europäischer Rat Kopenhagen
RAT 14798/02
Europäischer Rat am 12. und 13. Dezember 2002
Erläuterte Tagesordnung
(71299/EU XXI. GP)

Bundeskanzler Dr. Wolfgang Schüssel berichtet über die **abschließenden Vorbereitungs-sitzungen** vor dem wichtigen Europäischen Rat in Kopenhagen, der ein Erweiterungsgipfel sei. Aus diesem Grund sei auch die Außenministerin in Brüssel, um dort die österreichische Position zu vertreten; dies habe auch der Infrastrukturminister in der vergangenen Woche im Verkehrsministerrat getan. Diese Verhandlungen seien nicht erfolgreich abgeschlossen worden und daher sei man noch in einer sehr schwierigen Verhandlungssituation den Transit betreffend. *(Im Ausschusslokal werden Ton- und Bildaufnahmen durch den ORF gemacht.)*

Obmann Dr. Heinz Fischer stellt klar, dass der Ausschuss zwar medienöffentlich ist, aber kein Beschluss auf Ton- und Bildaufnahmen gefasst worden sei.

Bundeskanzler Dr. Wolfgang Schüssel setzt fort, dass Dänemark von Beginn an klargestellt hat, dass der Abschluss der Beitrittsverhandlungen die Hauptpriorität der dänischen EU-Präsidentschaft sein werde. Auf das Ziel eines rechtzeitigen Verhandlungsabschlusses mit den zehn Beitrittskandidaten habe die dänische Präsidentschaft bisher auch sehr konsequent und erfolgreich hingearbeitet. Wie schon der Europäische Rat in Brüssel am 24. und 25. Oktober werde auch der Europäische Rat in Kopenhagen praktisch ausschließlich **der Erweiterung gewidmet** sein.

Zunächst gehe es vor allem darum, die historische Beitrittsperspektive für die zehn Kandidatenländer zu gewährleisten, aber auch Bulgarien und Rumänien einen Zeithorizont bis 2007 anzubieten und diesen beiden Ländern eine **verstärkte Heranführungshilfe** zu geben.

Allgemein werde der erste und wichtigste – und der noch am meisten strittige – Punkt das **Finanzpaket** sein, das drei Kernelemente habe: Der **erste Bereich** seien dabei die **Direktzahlungen**. Die Kommission habe für die neuen Mitgliedstaaten ein so genanntes Phasing-in-Modell vorgesehen, nach dem diese in den Jahren 2004 bis 2007 25, 30, 35 beziehungsweise 40 Pro-

zent der Direktzahlungen der heutigen Mitgliedstaaten bekommen. Danach werden die Zahlungen pro Jahr um 10 Prozent steigen, bis im Jahr 2013 100 Prozent erreicht sein werden.

In der Finanzperiode von 2007 bis 2013 werde man **die jährlichen Gesamtausgaben** für die Teilrubrik 1a – also die marktbezogenen Ausgaben und die Direktzahlungen, **nicht** aber die ländliche Entwicklung – auf dem in Berlin für das Jahr 2006 vorgesehenen Niveau, allerdings in realen Werten, deckeln, die nominellen Ausgaben für diese Teilrubrik werden pro Jahr um 1 Prozent erhöht.

Der **zweite Bereich** in diesem Finanzpaket seien die **Strukturmaßnahmen**, wobei die neuen Mitgliedstaaten im Zeitraum 2004 bis 2006 Verpflichtungsermächtigungen für Struktur- und Kohäsionsfonds in der Höhe von insgesamt 23 Milliarden € bekommen. Österreich habe gefordert, dass es nach der Erweiterung zu keiner Reduktion der Mittel für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den alten und neuen Mitgliedstaaten komme; das sei gerade für die Grenzregionen von besonderer Bedeutung. Das sei auch ausdrücklich von der Kommission zugesagt worden, obwohl die Mittel für die Strukturfonds um insgesamt 2 Milliarden € gekürzt worden seien.

Der **dritte Bereich** seien die **Eigenmittel** und die **Haushaltsungleichgewichte**. Ab ihrem Beitritt müssen die Mitgliedstaaten den vollen Acquis übernehmen, das heiße, sie müssen die normalen Mitgliedsbeiträge bezahlen. Wenn allerdings – und das wäre bei einigen gut situierten Ländern wie Slowenien oder Estland der Fall gewesen – der voraussichtliche Saldo der Zahlungsströme zwischen Gemeinschaftshaushalt und den einzelnen Kandidaten im Vergleich zu 2003 negativ ausfallen sollte, werde man vorübergehende Kompensationen vorsehen. Auf diese Art und Weise solle verhindert werden, dass die neuen Mitgliedsländer nach dem Beitritt schlechter gestellt werden als vor dem Beitritt.

Der dänische Vorsitz habe sehr viele bilaterale Verhandlungen mit dem Ziel geführt, die Schlussrunde optimal vorzubereiten. Ihm, Schüssel, habe der dänische Ministerpräsident Rasmussen auf Grund von dessen Tour des Capitales folgende Zahlen genannt: **In Berlin** seien seinerzeit **42,6 Milliarden € an Verpflichtungsermächtigungen und 34,5 Milliarden € an echten Zahlungsermächtigungen** vereinbart worden. Das habe für eine EU-Erweiterung ab dem Jahr 2002 und für sechs Länder gegolten. In Brüssel habe man fixiert, dass das für zehn Länder und ab dem Jahr 2004 gelten solle.

Nach dem Europäischen Rat in Brüssel seien **einige zusätzliche Adaptionen** vorgenommen worden. Die errechneten Einnahmen der EU aus den Beitragszahlungen der zehn neuen Mitgliedstaaten werden voraussichtlich 14,5 Milliarden € für den Zeitraum 2004 bis 2006 betragen. Die dänische Präsidentschaft habe darüber hinaus folgendes Paket vorgeschlagen:

Erstens könnten die neuen Mitgliedsländer die **Einstiegshilfe** von 25 Prozent aus eigenen Haushaltsmitteln bis auf 40 Prozent erhöhen, aber **auch Mittel für die ländliche Entwicklung** in der Höhe von bis zu 20 Prozent umschichten. Dieser Vorschlag helfe den Beitrittskandidaten, sei für den Gemeinschaftshaushalt kostenneutral und ausschließlich auf die Dauer der geltenden finanziellen Vorausschau beschränkt.

Zweitens habe die Präsidentschaft für die einzelnen Mitgliedsländer in der Landwirtschaft für Milch, Getreide und Rindfleisch das **Produktionsquotenangebot** verbessert. Das bedeute Mehrkosten für den Gemeinschaftshaushalt für die gesamte Periode von drei Jahren in der Höhe von etwa 280 Millionen €.

Drittens solle für die Errichtung der Schengen-Außengrenze eine eigene **Schengen-Fazilität** eingerichtet werden; das sei im Wesentlichen eine Investitionshilfe – damit die neuen Mitgliedsländer die Sicherung der Außengrenze optimal vornehmen können –, die entsprechend der Länge der Außengrenze umgewidmet werde. In Summe seien dafür 900 Millionen €, drei Mal 300 Millionen €, vorgesehen.

Viertens gebe es eine **einmalige Ausgleichshilfe**, einen Cashflow in der Höhe von bis zu einer Milliarde € nur für das Jahr 2004.

Fünftens sei die **Erhöhung der Mittel für die nukleare Sicherheit** – vor allem für die Schließungskosten für die Kernkraftwerke in Ignalina und in Bohunice – vorgesehen. Diese Stilllegungskosten beliefen sich auf 105 Millionen € und kämen noch zusätzlich dazu.

Einige Länder wie die Slowakei, Slowenien, Estland, Malta und Zypern hätten diese Vorschläge im Wesentlichen akzeptiert, Polen hingegen noch nicht; einige andere Fragen seien auch noch offen. Würde dieses **Kompromisspaket** akzeptiert werden, dann bedeute das einen Kostenrahmen von **40,2 Milliarden € an Verpflichtungsermächtigungen beziehungsweise 23,8 Milliarden € an Zahlungsermächtigungen**. Dieses Ergebnis liege bei den Verpflichtungsermächtigungen um 2,4 Milliarden €, bei den Zahlungsermächtigungen sogar um 10,75 Milliarden € unter der Berliner Obergrenze, es liege allerdings bei den Verpflichtungsermächtigungen um 900 Millionen € und bei den Zahlungsermächtigungen um 560 Millionen € über dem, was in Brüssel vereinbart worden sei. Man müsse allerdings auch dieses Ergebnis vor dem Hintergrund sehen, dass ja in Brüssel die Strukturfondsmittel um 2,5 Milliarden € gekürzt worden seien, was heiße, dass das, was eigentlich insgesamt als Reserve zur Verfügung gestanden sei, nicht zur Gänze umgewidmet werde.

Durch die **Verschiebung des Beitrittsdatums** von 1. Jänner 2004 auf 1. Mai 2004 ergebe sich auch eine finanzielle Verschiebung. Zunächst verringerten sich einerseits die Ausgaben für die marktbezogenen Landwirtschaftshilfen um etwa 200 Millionen €, andererseits werde man aber nicht 5 Milliarden € an Eigenmitteln einnehmen, sondern ab 1. Mai 2004 nur aliquot 3,5 Milliarden €. Umgekehrt würden natürlich die vorgesehenen Mittel für die Vorbeitrittshilfen im Jahr 2004 nicht mehr abgerufen, der anteilige Betrag mache also ungefähr 650 Millionen € aus. Wenn man das zusammenrechne, dann **koste die Erweiterung** die heutigen EU-15 in den Jahren 2004 bis 2006 **netto 9,24 Milliarden €**. Das seien pro Person, auf 370 Millionen EU-Bürger umgelegt, etwa 25 € für drei Jahre.

Bundeskanzler Dr. Schüssel erklärt weiters, dass es einige ganz entscheidende Weichenstellungen, die auch schon im Beitrittsprozess angesprochen worden seien, gebe, nämlich betreffend die **Arbeitnehmerfreizügigkeit** und die grenzüberschreitenden Dienstleistungen. In den Dokumenten seien die entsprechenden **Übergangsfristen bis maximal sieben Jahre** bestätigt, die jedoch in eigener Kompetenz durchgesetzt werden können. Damit seien die Sorgen rund um den Arbeitsmarkt beseitigt.

Betreffend **bilaterale grenzüberschreitende Zusammenarbeit** und INTERREG-Programme in Grenzregionen könne man mit Freude sagen, dass das zur Verfügung stehende Mittelvolumen etwa 220 Millionen € betrage, die Hälfte davon komme aus EU-Mitteln, der Rest werde von Österreich kofinanziert. Auf innerösterreichischer Seite habe man für den gesamten Zeitraum von den Gemeinschaftshaushalten 350 Millionen € zur Verfügung gestellt bekommen, das werde natürlich von Bund und Gemeinden kofinanziert.

Weiters hätten die österreichischen INTERREG-Programme noch zusätzlich um 3,5 Millionen € aufgestockt werden können. Die **transnationalen INTERREG-Programme** mit österreichischer Beteiligung und Verwaltung seien um 17 Millionen € erhöht worden. Das seien vor allem Projekte zur Vernetzung, zum Erfahrungsaustausch und Informationsveranstaltungen. Es gebe auch einen eigenen Schwerpunkt für die Vorbereitung der KMUs auf die Erweiterung. Dabei werden vor allem die regionalen Wirtschaftskammern gemeinsam mit Deutschland, Italien, Finnland und Griechenland in der so genannten **ARGE 28** gefördert. Außerdem gebe es eigene Jugendprogramme et cetera.

Die Frage der **Arbeitsweise des Rates** sei ein Thema, wozu die Präsidentschaft einen eigenen Report vorlege und mehrere Optionen vorschlage. Er, Schüssel, persönlich habe sich immer für die Beibehaltung der sechsmonatigen Rotation beim Ratsvorsitz ausgesprochen. Natürlich wisse er, dass man Reformen werde durchführen müssen, wenn 25 Mitgliedsländer in der EU seien und somit jedes Land nur noch alle 12,5 Jahre an die Reihe komme. Trotzdem werde entscheidend sein, dass erstens das **Prinzip der Gleichheit** der Mitgliedstaaten gewahrt bleibe, zweitens die **Kohärenz und die klare Verantwortlichkeit** nicht gegen die Kontinuität ausgespielt werden und drittens das **institutionelle Gleichgewicht** erhalten bleibe.

In diesem Sinne könne er durchaus mit der **Idee einer Teampräsidentschaft** etwas anfangen. Man könne klarere mehrjährige Arbeitsprogramme oder institutionalisierte Aufgabenteilungen durchführen. Wogegen er sich jedoch immer massiv ausgesprochen habe, sei ein gewählter Präsident des Europäischen Rates, was eine Zentralisierung der Macht nach sich ziehen würde. Das werde mit den Ansprüchen demokratischer Legitimität, Bürgernähe und Transparenz nicht vereinbar sein. Außerdem würde eine solche Lösung das institutionelle Gleichgewicht deutlich beeinträchtigen und die Kommission schwächen.

Bei den **Außenbeziehungen** sehe er das größte Potential für Verbesserungen. Da sollte man für ein verstärktes konsistentes Auftreten der EU mit einer Stimme sorgen. So könnte der Hohe Vertreter für die Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik dort und auch im Allgemeinen Rat den Vorsitz übernehmen und das Wort führen.

Es gebe eine **Reihe von Berichten** an den Europäischen Rat, zum Beispiel in der Sprachenfrage, den Präsidentschaftsbericht zur Sicherheits- und Verteidigungspolitik, den Drogenaktionsplan, das Steuerpaket, den Bericht zur Ukraine, den Bericht betreffend Nördliche Dimension, digitales Fernsehen, Plattform Mobilfunk der dritten Generation, elektronischen Geschäftsverkehr sowie bessere Gesetzgebung.

Natürlich werde eine Diskussion mit Präsident Giscard d'Estaing mit dem Ziel stattfinden, vor allem den Zeitplan mit ihm abzustimmen, damit man gemäß den Konventvorlagen rasch die **Einsetzung einer Regierungskonferenz**, die hoffentlich noch vor den Wahlen zum Europäischen Parlament ihre Arbeit abschließen könnte, vornehmen könne.

Als letzten Punkt gebe es mit der **Verankerung des Melker Protokolls** betreffend Temelín ein weiteres Problem auf technischer Ebene. Es sei mit Tschechien abgesprochen gewesen, diese bilaterale Vereinbarung als Protokoll zu den Beitrittsakten hinzuzufügen. Damit sei die Anrufung des Europäischen Gerichtshofes voll gewährleistet gewesen, damit nach dem Beitritt Tschechiens der volle Rechtszug zum Europäischen Gerichtshof möglich wäre.

Das sei akzeptiert, im COREPER und im Allgemeinen Rat ohne Widerspruch zur Kenntnis genommen worden; das sei auch in der Erweiterungskonferenz **in einer zweiseitigen Erklärung** jeweils von Österreich und von der Tschechischen Republik bestätigt und von der Kommission so vorgeschlagen worden. Am heutigen Tag habe dieses Vorhaben aber vor allem von Seiten Großbritanniens zu massivem Widerstand geführt. Daher sei dieser Punkt nicht abgeschlossen worden. Er, Schüssel, beharre natürlich darauf, dass in diesem Bereich das eingehalten werde, was auch vereinbart worden sei – sowohl mit Tschechien als auch mit der Europäischen Kommission –, eben dass in einem Streitfall die Anrufung des Europäischen Gerichtshofes möglich sei.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Ing. Mathias Reichhold berichtet, dass sich im Rahmen der Verhandlungen gezeigt habe, dass viele Länder dem Kompromissvorschlag von Laeken, der auf der Ebene der Staatschefs getroffen worden sei, nicht folgen konnten oder wollten. Es habe immer wieder Kritik daran gegeben, dass es Österreich in den letzten zehn Jahren verabsäumt habe, entsprechende Ausbauvorhaben im Schienenbereich zu verwirklichen. Diesem Manko sei die jetzige Regierung mit dem **Generalverkehrsplan** begegnet und deshalb hätten die EU-Mitgliedstaaten zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Investitionsprogramme in Österreich nun sehr stark im **Bahninfrastrukturbereich** zu greifen begännen.

Österreich habe in einer eigenen Arbeitsgruppe, die den Berliner Prozess eingeleitet habe, nachgewiesen, dass es möglich sei, den **Brenner-Basistunnel** im Wege einer Querfinanzierung zu projektieren und zu bauen, und dass mit einer Harmonisierung der einzelnen Bestimmungen im Eisenbahnrecht in den angrenzenden Ländern wie Italien und Deutschland und mit kleineren Investitionsschritten entlang der bestehenden Bahninfrastrukturen die Kapazität bereits zwischen 25 und 30 Prozent gesteigert werden konnte. Das seien Argumente, mit denen Österreich gehofft habe, dass der Vorschlag, der in Laeken beschlossen worden sei, letztendlich auch umgesetzt werden könne. In den Verhandlungen selber hätten insbesondere Deutschland, Italien, Belgien, die Niederlande und Griechenland gegen diesen Vorschlag gestimmt.

Als Alternative sei ein Vorschlag angeboten worden, der eine **Liberalisierung der schadstoffarmen LKW-Klasse EURO 4** zum Inhalt gehabt, jedoch keine Kürzung der noch bestehenden Ökopunkte für die LKW-Klassen EURO 0 bis EURO 3 in einem derart hohen Ausmaß vorgesehen habe, mit dem die Zahl der Fahrten und auch der Schadstoffausstoß auf die im Beitrittsprotokoll festgelegten Zahlen minimiert worden wären. **60 Prozent Schadstoffreduktion** seien in den Akten festgelegt. Mit dem Vorschlag, den die dänische Präsidentschaft vorgelegt habe, wäre dieses Ausmaß an Reduktion nicht erreichbar gewesen. Deshalb sei Österreich bei den Verhandlungen auf Ebene der Verkehrsminister auch hart geblieben, denn Gegenvorschläge seien dort nicht angenommen worden.

Der Bundeskanzler habe eine Runde von Experten eingeladen, bei der auch die Landeshauptleute der vom Transit am meisten betroffenen Länder wie Tirol, Vorarlberg oder Salzburg anwesend gewesen seien. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Einem.*) – Was den Transit betreffe, sei das derzeit noch nicht der Fall, aber wenn sich die Prognosen erfüllen, dann sei natürlich auch Wien in dieser Diskussion enthalten. Umso wichtiger sei es, dass das **Ökopunktesystem** bis zur Einführung der Wegekostenrichtlinie **verlängert** werde.

In diesem Gespräch habe sich einhellig die Meinung durchgesetzt, einen Vorschlag zu erarbeiten, der die 60-prozentige Schadstoffreduktion sicherstellt. Dieser Vorschlag sei auch von den Experten berechnet und von der Außenministerin in den Verhandlungen vertreten worden. Diese **Verhandlungen** seien vor kurzem **gescheitert**, sodass beim EU-Gipfel in Kopenhagen die Transitfrage noch zu diskutieren sein werde.

Abgeordneter Dr. Caspar Einem (SPÖ) äußert sich dahin gehend, dass Europa und Österreich als Teil Europas vor einem ganz wesentlichen Schritt stehen, nämlich vor der Entscheidung zugunsten der Aufnahme von zehn neuen Mitgliedern in die Europäische Union. Das sei nicht nur die größte Erweiterung, die die Union bisher vornehme, sondern in vielerlei Hinsicht **ein besonderer Erweiterungsschritt**, da erstmals Staaten des ehemals staatskommunistischen Bereichs in die Europäische Union aufgenommen werden und dadurch quasi eine Wiedervereinigung Europas herbeigeführt werde.

Die SPÖ halte das für einen wichtigen und sehr positiven Schritt, weil das die Möglichkeit Europas sei, **Frieden und Stabilität** auf diesem Kontinent nicht nur zu erhalten, sondern auch, geographisch gesehen, beträchtlich auszuweiten. Daher stehe man dieser Entscheidung uneingeschränkt wohlwollend gegenüber.

Es gebe allerdings einige Dinge, bei denen durchaus **Anlass zu Kritik** bestehe beziehungsweise mit Bedauern festzustellen sei, dass sie nicht gelungen seien und wohl auch nicht gelingen werden. Dazu zähle etwa der Versuch, der zumindest im Rahmen des Vorschlags der Kommission – auch schon anlässlich der mid-term-review und vor dem Beitritt neuer Mitgliedsländer – durchaus unternommen worden sei, nämlich eine grundsätzlich **neue Weichenstellung in der Agrarpolitik** vorzunehmen. Der schließlich erzielte Kompromiss habe zwar Hindernisse für die Erweiterung beseitigt, was positiv zu werten sei, das Ergebnis sei aber teuer und werde nicht zur Verbesserung der Finanzströme innerhalb der EU beitragen. Die EU werde weiterhin den bei weitem größten Teil ihrer Mittel für die Landwirtschaft ausgeben, was nicht zweckmäßig sei. Diese Chance sei versäumt worden, wozu auch Österreich beigetragen habe. Die SPÖ habe das im Vorfeld kritisiert und vorgeschlagen, einen anderen Weg zu gehen.

Weiters sei es wichtig – und er begrüße diesbezüglich den Bericht des Bundeskanzlers –, dass anlässlich der Erweiterung ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt werden, um auch nach ihrem Beitritt **in die Infrastruktur der Erweiterungskandidatenländer zu investieren**, da man nach dem Prinzip der Solidarität, das der Union innewohne, dafür sorgen müsse, dass möglichst rasch ein einigermaßen einheitliches Niveau nicht nur der infrastrukturellen Ausstattung, sondern auch des Wohlstands, der Einkommen und der wirtschaftlichen Aktivitäten erzielt werde. Die dafür zu treffende Vorsorge sei daher in den geschilderten Dimensionen gerechtfertigt.

Betreffend Konvent sei die SPÖ der Überzeugung, dass es in hohem Maße notwendig gewesen sei, diesen **Konvent einzusetzen**, und es richtig gewesen sei, den Erweiterungskandidatenländern die Möglichkeit zu geben, in vollem Umfang im Konvent mitzuwirken. Das Mandat, das

Laeken gegeben habe, sei vielleicht etwas zu kleinlich gewesen; die Kandidatenländer müssten gleichberechtigt beteiligt werden, denn nur so werde gewährleistet, dass sie bei der Umsetzung dessen, was der Konvent als Vorlage für die Regierungskonferenz ausarbeite, entsprechend mitwirken.

Es sei entscheidend, dass es tatsächlich zu maßgeblichen Vereinfachungen und zu einer **Stärkung der parlamentarischen Dimension** der Europäischen Union komme, vor allem deshalb, weil es im Interesse der Effizienz der Entscheidungsfindung in einer EU der 25 – und später noch mehr – nötig sei, Verfahren zu finden, die rasch und demokratisch eindeutig legitimiert zu Ergebnissen führen. Das könne nur geschehen, indem die Rolle des Europäischen Parlaments – und im Vorfeld die Rolle der Europäischen Kommission – gestärkt werde.

Er sei der Auffassung, dass man dafür Sorge tragen müsse, dass Europa mit einer Stimme spreche. Es sei wünschenswert, die beiden heute getrennten Funktionen zusammenzuführen und zu weiteren Verbesserungen zu kommen. Da sei noch viel Arbeit zu leisten und der Konvent werde große Mühe haben, in der **gesetzten Frist bis Juni** substantiell zu einer Lösung zu kommen.

Aus österreichischer Sicht sei zu sagen, dass man am Vorabend der Erweiterungsentscheidung in Kopenhagen in zwei speziellen Interessensfeldern vor einem Scherbenhaufen stehe. Im Falle **Temelin und Melker Prozess** sei ein in der Sache relativ schwaches inhaltliches Ergebnis erzielt worden. Die Einklagbarkeit beim Europäischen Gerichtshof sei nicht zustande gebracht worden, was kein Ruhmesblatt für Österreich sei.

Bezüglich **Transit** seien die letzten drei Jahre als Chance weitgehend versäumt worden, die Verhandlungen seien nicht erfolgreich gewesen, was Anlass zu einer kritischen Analyse sei. Wenn Bundesminister Ing. Reichhold als Argument anführe, die EU habe gesagt, in den letzten zehn Jahren seien von österreichischer Seite kaum Aktivitäten gesetzt worden, so sei das falsch. Die höchste **Investitionsrate in den Schienenbereich** sei in den Jahren 1998/99 erzielt worden, sie sei dann unter freiheitlichen Verkehrsministern gesunken und erst jetzt wieder angestiegen. Der Generalverkehrsplan habe in dieser Hinsicht gar nichts bewirkt, da er keine Finanzmittel beinhalte. Die Realität sei, dass die Bemühungen Österreichs für eine Übergangslösung für den Transitvertrag nicht konsistent betrieben worden seien:

Erstens werde man mit einer „Ho-ruck-Politik“ – entweder man bekomme eine Verlängerung oder man werde nötigenfalls ein Veto gegen die Erweiterung einlegen – **keine Partner auf europäischer Ebene** bekommen. Ursprünglich sei die Kommission dem österreichischen Anliegen gegenüber relativ offen gewesen, sein, Einems, Eindruck sei, dass Bemühungen, andere Partner zu finden, mit deren Hilfe eine Lösung erzielbar gewesen wäre, nicht nachhaltig betrieben worden seien. Das, worum es in einer Übergangsregelung gegangen wäre, wäre eine Regelung zwischen dem Auslaufen des österreichischen Transitvertrags und dem Inkrafttreten einer neuen Wegekostenrichtlinie auf Basis der Vorschläge der Kommission zu finden. Ihm seien keine Aktivitäten österreichischer Regierungsmitglieder bekannt, mit denen man zumindest darauf Einfluss nehme, die Vorschläge der Kommission endlich umzusetzen. Wenn es gelänge, relativ bald zu einer **tragfähigen Lösung im Rahmen der Wegekostenrichtlinie** zu kommen, könnte Österreich auch substantiell einiges gewinnen. Es werde im Wesentlichen am Bundeskanzler liegen, der der Erfahrenste in der Regierung sei und gelegentlich Erfolge erzielt habe, nun bei den Verhandlungen dafür zu sorgen, dass den österreichischen Interessen Rechnung getragen werde.

Abgeordneter Dr. Einem weist darauf hin, dass die vom Transit betroffenen Länder **keineswegs nur die westlichen Bundesländer** seien und es ihm unverständlich sei, warum nur die drei Landeshauptleute aus Tirol, Vorarlberg und Salzburg zu einem Gespräch eingeladen worden seien. Die Zahlen sprächen eine eindeutige Sprache: Was die Menge des Transitverkehrs angehe, sei der Osten des Bundesgebiets mindestens so stark, wenn nicht sogar stärker, von Transittouren betroffen wie Tirol. Das Problem in den Tiroler Tälern liege in der Abgasbelastung, aber das restliche Österreich sei durch die dramatische Zunahme der Zahl der Touren massiv beeinträchtigt. Bundeskanzler Dr. Schüssel solle diesen Gesichtspunkt entsprechend in die Gespräche mit einbeziehen.

Abgeordneter Dr. Werner Fasslabend (ÖVP) stellt fest, dass die Erweiterung ein historisches Ereignis für Europa sei. Europa werde sein Wesen und seine Bedeutung verändern und mit neuen Problemen konfrontiert sein. Das Gleiche gelte für Österreich, vier Nachbarstaaten kämen als neue Mitglieder dazu, wodurch sich **die Position Österreichs entscheidend verändern werde**. Insbesondere die innere Struktur der EU stehe auf dem Prüfstand, ebenso die Frage der Führung und der inneren Kohärenz. Es werde ungleich schwieriger sein, 25 Mitgliedsländer in die gleiche Richtung zu bringen – noch dazu bei einer derart unterschiedlichen Ausgangsposition. Auf Grund der unterschiedlichen wirtschaftlichen und demokratischen Entwicklung der Beitrittskandidaten werde es eine große Aufgabe sein, die Union in ihrer inneren Substanz weiter zu festigen.

Im Zuge der notwendigen **Straffung der Führungsorganisation** sollen gewisse Prinzipien nicht leichtfertig aufgegeben werden. Es stelle sich die Frage der Gleichheit aller Mitglieder bei 25 Mitgliedern und jene der Dominanz einiger weniger großer im Vergleich zu den anderen. Die Position der österreichischen Bundesregierung, dass sich die Frage der halbjährlich wechselnden Präsidentschaft in Zukunft anders stellen werde, sei absolut richtig. Man solle auch Modelle andenken, in denen es eine Teampräsidentschaft gibt. Doch das grundsätzliche Recht, als gleichberechtigter Partner entsprechend mitreden zu können und in den Gremien vertreten zu sein, dürfe nicht in Frage gestellt werden. Er, Fasslabend, hält es auch für außerordentlich wichtig, dass es in den bisherigen Gesprächen gelungen sei, in der Außenpolitik einen Schritt weitzukommen.

Für Österreich sei die **siebenjährige Übergangsregelung auf dem Arbeitsmarkt** ein großer Erfolg. Dadurch werde es ermöglicht, abgestuft nach den realen Erfordernissen, den Notwendigkeiten entsprechend Rechnung zu tragen, nämlich auf die unterschiedlichen Lohnniveaus Rücksicht zu nehmen und die soziale Sicherheit nicht in Frage zu stellen.

Bezüglich der **Bewertung der Frage des Transits und der Sicherheit der Atomkraftwerke** sei er anderer Ansicht als Abgeordneter Dr. Einem. Er finde es bedauerlich, dass einer seiner, Einems, unmittelbaren Vorgänger als Verkehrsminister eine zeitlich begrenzte Regelung für den Transitvertrag getroffen habe und nun Kritik daran komme, dass von der jetzigen österreichischen Regierung alles unternommen werde, um ein Maximum für Österreich herauszuholen. Österreich versuche bis zur letzten Minute, in der Verhandlungsführung das Inkrafttreten einer Einigung bezüglich Verkehr und Energie nicht nur in Frage zu stellen, sondern diese Kapitel sogar wieder aufzumachen. Die Außenministerin habe diese für Österreich vitale Frage zum Gegenstand der letzten Ratssitzung gemacht und habe die Verhandlungen dann abgebrochen. Es sei unfair und unklug, gerade in dieser Situation keine Einigkeit Österreichs an den Tag zu legen, sondern ein kleinliches politisches Schauspiel aufzuführen. Das stärke die Position Österreichs nicht, sondern schwäche sie.

Weiters findet Abgeordneter Dr. Fasslabend es bedauerlich, dass gerade der deutsche Außenminister, der ja den Grünen angehöre, Österreich in die Situation gebracht habe, dass jede **Einigung im Sinne Österreichs abgelehnt** werde. Es sei unverständlich, dass die österreichische Bundesregierung kritisiert werde, die Grünen aber selbst nicht in der Lage seien, bei ihren Parteifreunden in Deutschland und in anderen Ländern entsprechendes Verständnis für Österreich zu erreichen. So hätte eine gemeinsame mitteleuropäische Haltung erreicht werden können.

Von der Opposition werde kritisiert, dass die Regierung einen zu harten Kurs gefahren sei, aber zwischenzeitlich sei das auch bei der Opposition der Fall gewesen. Vor einem Jahr sei im „Kurier“ gestanden, dass **im Tiroler Landtag ein Vier-Parteien-Antrag** beschlossen worden sei, der eine künftige Transitregelung mit einer Vetodrohung für die Beitrittsverhandlungen verknüpfe. Jene, die auf der einen Seite selbst mit Veto gedroht hätten, machten auf der anderen Seite der Regierung diese Vetodrohung zum Vorwurf. Er, Fasslabend, glaube daher, dass man gemeinsam versuchen solle, das Maximum für Österreich herauszuholen. Der Verkehrsminister und die Außenministerin hätten das in eindrucksvoller Art und Weise getan, indem sie die Bedingungen, die von Brüssel gekommen seien, nicht akzeptiert haben.

Die Bedeutung des Einigungsprozesses solle aber nicht unterschätzt werden, im Vordergrund solle Europa stehen. Österreich erhalte im wirtschaftlichen, im politischen und im sozialen Bereich ein **neues Umfeld**, das nicht nur dessen angestammte Rolle in Mitteleuropa mit beeinflussen werde.

Abgeordnete Dr. Evelin Lichtenberger (Grüne) moniert, dass das **Procedere im Hauptausschuss** nicht ganz nachvollziehbar sei. Die Vorredner hätten zwar zu Recht darauf hingewiesen, dass es sich bei der Erweiterung um einen der historischsten Momente in Europa in diesem Jahrtausend handle, als Unterlage für diese Diskussion sei aber nur ein erläuterter Tagesordnungsentwurf zugesandt worden und leider wieder keine schriftliche Positionierung der Regierungsparteien, wie sie als Diskussionsgrundlage sehr wertvoll wäre.

Sie verstehe, dass diese Tagesordnung Leerstellen bei der Türkei aufweise, aber sie fragt bezüglich der Feststellung auf Seite 3 über den Beitrittsvertrag und die **Rolle der neuen Mitgliedsstaaten in der Kommission**, innerhalb welchen zeitlichen Ablaufs diese schon ab Mai 2004 in der Kommission vertreten sein werden, da ja die neue Kommission erst am 1. November 2004 ihr Amt antreten und vom Europäischen Parlament bestätigt werde und zum gleichen Zeitpunkt die Bestimmungen des Vertrags von Nizza eintreten. Darauf sei schon etliche Male hingewiesen worden. Sie ersucht Bundeskanzler Dr. Schüssel, die österreichische Position zu dieser Frage klarzulegen.

Sie vermisse weiters eine Stellungnahme dazu, wie es mit den **Balkanländern**, die im Beitrittsprozess noch nicht angesprochen seien, weitergehe.

Außerdem merkt sie zur innerösterreichischen Diskussion in Sachen **Finanzierung der Agrarreform** an, ob es da nicht einen Vorstoß in die Richtung geben könnte, dass das Fischler-Modell auf Basis der mid-term-review eine stärkere Ökologisierung der Landwirtschaft mit allen Auswirkungen auf die Preisstruktur bewirke.

Betreffend **Konvent** sagt sie, dass im Konvent selber ein enormer Zeitdruck entstehe, der sich dadurch verschärfe, dass sehr viele Kommentare von Regierungsebene abgegeben werden, die teilweise diametral zur Ebene der jeweils delegierten Konventmitglieder liegen. Dazu hätte sie gerne eine Präzisierung der Haltung von Bundeskanzler Dr. Schüssel, ebenso zur Frage der rotierenden Präsidentschaft und dazu, wie ein Alternativmodell aussehe.

Die Themen **Verkehr und Transit** seien zentral. Die ÖVP könne seit Jahren nicht einmal ihre bayerischen Kollegen im Europaparlament dazu bringen, die österreichischen Transitregelungen nicht zu bekämpfen; daher sei der Vorwurf in Richtung des deutschen Außenministers gänzlich unangemessen. Die österreichischen Grünen hätten sehr wohl etliche Male mit den deutschen Grünen Kontakte gehabt, aber das Verkehrsministerium in Deutschland sei nicht grün besetzt. Beim Hörbranz-Transit zeichne sich schon eine halbwegs positive Änderung ab.

Zur **so genannten Vetodrohung des Tiroler Landtags** empfiehlt sie Abgeordnetem Dr. Fasslabend die Lektüre des Protokolls der Landtagssitzung, in der die Mitglieder der Österreichischen Volkspartei, der Grünen und der Sozialdemokraten sehr klar präzisiert haben, dass es sich dabei nicht um eine Vetodrohung gehandelt habe.

Abgeordnete Dr. Lichtenberger meint, dass die derzeit in Diskussion stehende Lösung für die sachliche Argumentation nicht brauchbar sei. Es gebe lediglich auf Basis der Ökopunkte keine Lösung bezüglich des Schadstoffausstoßes. Erklärbar sei das durch die **Ergebnisse von Untersuchungen der Universität Graz**, die besagen, dass die so genannten sauberen LKWs, die wenige Ökopunkte bezahlen müssen, im Realbetrieb gar nicht sauberer seien, als das im COP-Dokument aufscheine. Sie halte es daher für unverzichtbar, auf Grund dieser Situation die Obergrenze derzeit aufrechtzuerhalten und auf deren Basis eine neue Lösung zu suchen.

Sie bittet auch darum, keinerlei Kompromisse im Bereich der LKW-Klasse EURO 4 einzugehen, denn über deren reale Emissionen wisse man noch nichts. Diese seien in den Versuchen noch nicht beinhaltet. Wenn diese LKWs in Zukunft 25 Prozent des **Gesamttransits** einnehmen sollten, so hätte man ein großes Problem.

Sie bringt den **Antrag** auf Stellungnahme gemäß Artikel 23e Abs. 2 B-VG der Abgeordneten Dr. Eva Lichtenberger betreffend die nötige dauerhafte und sachgerechte Lösung der Transitfrage im Hinblick auf die Erweiterung der Europäischen Union als Thema der bevorstehenden Tagung des Europäischen Rates am 12. und 13. Dezember 2002 (Erläuterte Tagesordnung, 71299/EU XXI. GP) ein, der besagt, dass bei den Verhandlungen über eine Transitregelung nach 2003 keinem Beschluss zuzustimmen und keine politische Einigung mitzutragen sei, welche eine solche Regelung ohne Beibehaltung der Fahrtenzahl-Obergrenze zur Folge hätten.

Ihr sei klar, wie schwierig das sei, aber die Wissenschaft gebe den Politikern etwas in die Hand, auf dessen Basis man argumentieren könne. Alles andere sei keine Lösung für die Luftsituation in den verkehrsbelasteten Gebieten, womit sie nicht nur Tirol meine. So könne man auch **Bündnispartner im Europäischen Parlament** finden, wo es schon einige interessante Initiativen gebe. Sie lobe selten jemanden von den Freiheitlichen, aber Europaabgeordneter Dr. Kronberger habe diesbezüglich gute Arbeit geleistet. Die Anträge der Grünen seien da auch sehr ziel führend.

Abgeordneter Mag. Karl Schweitzer (Freiheitliche) zeigt sich überrascht darüber, dass die Erweiterung, die zwar ein historisches Ereignis sei, so unkritisch gesehen wird. Ursprünglich habe man sich auf eine differenzierte Vorgangsweise geeinigt: Die zehn Kandidatenländer hätten dann Mitglied werden sollen, wenn sie die von der EU selbst definierten Voraussetzungen tatsächlich in allen Verhandlungskapiteln erfüllen. Das sei jedoch nicht geschehen. Die **Fortschrittsberichte** hätten gezeigt, dass einige Länder noch nicht in der Lage seien, die Kriterien zu erfüllen; die Schutzklausel unterstreiche das auch. Aus österreichischer Sicht sei es daher positiv zu werten, dass unter dieser Bundesregierung Übergangsfristen für die Freizügigkeit auf dem Arbeitsmarkt und betreffend Dienstleistungen erreicht werden konnten. Innerhalb dieser Übergangsfristen müssten auch die **Probleme in den Grenzregionen** gelöst werden, damit Österreich nicht in die Situation komme, dass dortige Bewohner die Nachteile der Erweiterung voll zu spüren bekämen.

In diesem Zusammenhang verweist er auf einen **gemeinsam im Haus beschlossenen Antrag** von SPÖ, ÖVP und den Freiheitlichen, in dem ein klarer Auftrag für die Bundesregierung enthalten sei und der insbesondere die Probleme der Grenzregionen berücksichtige. Er ersucht Bundeskanzler Dr. Schüssel, diesem Antrag in Zukunft besondere Beachtung zu schenken.

Bezüglich Transit sei zu sagen, dass gerade unter dieser Bundesregierung weitaus mehr an **Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur** getätigt worden sei als im Vergleichszeitraum davor. Die Experten aus dem Infrastrukturministerium würden wohl über genauere Zahlen als Abgeordnete Dr. Lichtenberger verfügen. Der Transitvertrag ohne Übergangsfrist bis zum Inkrafttreten einer Wegekostenrichtlinie sei ja von Ex-Bundesminister Einem Vorgängern verhandelt worden. Damals sei man offenbar kurzsichtig genug gewesen, um diese Lücke nicht zu sehen. Bundesminister Ing. Reichhold sei jedenfalls nicht verantwortlich dafür, dass auf europäischer Ebene die **Umsetzung einer Wegekostenrichtlinie** immer wieder verschoben worden sei, nämlich von Herbst 2001 auf das Frühjahr 2002 und den Sommer 2002. Jetzt rede man von einem Methodenpapier, das ursprünglich bis Oktober 2002 hätte vorgelegt werden sollen, der neue Termin sei nun das erste oder zweite Quartal 2003.

Zum Antrag der Grünen auf Stellungnahme fragt er, wie folgende Passage zu interpretieren sei: „... bei den Verhandlungen über eine Transitregelung nach 2003 keinem Beschluss zuzustimmen und keine politische Einigung mitzutragen, welche eine solche Regelung ohne Beibehaltung der Fahrtenzahl-Obergrenze zur Folge hätten.“

Es stimme nicht, dass es den Regierungsparteien nicht gelungen sei, auf europäischer Ebene Bündnispartner zu finden, denn Dr. Kronberger habe, wie Abgeordnete Dr. Lichtenberger auch zugegeben habe, durch sein Lobbying für österreichische Interessen einen **Beschluss im EU-Umweltausschuss** zustande gebracht. Er, Schweitzer, sei neugierig darauf, wie die Beschlüsse im EU-Verkehrsausschuss oder im EU-Industrierausschuss, wo andere österreichische Vertreter verhandeln, ausschauen werden. Wenn auch dort ein Beschluss zustande komme, sei er guter Hoffnung, was die Beschlussfassung im Europäischen Parlament betreffe.

Zum Antrag auf Stellungnahme der Abgeordneten Dr. Eva Lichtenberger, Mag. Ulrike Lunacek **betreffend die EU-Rechtsverbindlichkeit** des so genannten Melker Prozesses sei zu sagen, dass das ja auch die Vorgangsweise der Bundesregierung für den Gipfel in Kopenhagen sei und dass das in dieser Form durchgesetzt werde.

Obmann Dr. Heinz Fischer verkündet, dass der von Abgeordneter Dr. Lichtenberger referierte Antrag eingebracht worden sei und die Beilagennummer 1/1 habe, der Antrag betreffend Temelín werde noch eingebracht werden.

Abgeordneter Peter Schieder (SPÖ) spricht die Frage **Türkei** an. Seiner Ansicht nach werden die Fragen vermischt, ob ein bestimmtes Land schon die Voraussetzungen erfülle, in die Europäische Union aufgenommen zu werden, was im Falle der Türkei sicherlich noch nicht gegeben sei, und ob die Union prinzipiell für dieses Land offen stehen sollte, was er persönlich sehr befürworte. Man begrüße immer den jeweiligen Zustand und die Größe der Union als Europa insgesamt, auch wenn sie nach dieser Erweiterung erst circa bei der Hälfte der Länder Europas angelangt sei. Wenn man nun diese „Teil-Europäische Union“ als Europa verstehe, müsse man davon ausgehen, dass sie für alle europäischen Länder offen stehe, auch wenn das im Moment noch ein langer Weg sei.

Selbst in seiner eigenen Fraktion seien **die Meinungen gespalten**: Manche seien dafür, nur bei einem Teil zu bleiben, andere seien der Auffassung, Europa müsse für alle offen stehen und darauf schauen, ob die Aufnahmebedingungen erfüllt werden. Wie man sich zur Türkei positioniere, sei eine prinzipielle Frage. Lehne man die Türkei ab oder sage man: selbstverständlich, aber nicht im Moment? Manches, was in den vergangenen Wochen auch von österreichischen Vertretern dazu gesagt worden sei, sei nicht gut gewesen. Die Äußerung, die Türkei solle nicht aufgenommen werden, weil es dort 60 Prozent Bauern gebe, und zu viele Bauern in der Union wären schlecht, scheine keine Äußerung zu sein, die den Geist der EU widerspiegle. Mit solch einer Argumentation hätte man schon bei anderen Ländern beginnen müssen und das könne nicht wirklich das Kriterium sein.

Persönlich glaubt er, dass die Frage, inwieweit das Christentum Europa beeinflusse und geschaffen habe, geschichtlich geklärt sei, aber in Zukunft zu betonen, dass die Union eine **christliche Europäische Union** sei, sei in den Beziehungen zu manchen Ländern eher kein vernünftiges Verhalten. Er möchte wissen, wie Österreichs Haltung zur Türkei sein wird. Die Europäer sollten diese Frage auch nicht auf Grund amerikanischen Drucks angehen, denn dieser sei eher kontraproduktiv und von anderen Erwägungen getragen.

Abgeordneter Dr. Andres Khol (ÖVP) sagt, dass der **Transit** ein Lebensinteresse der Alpenbundesländer **und** des gesamten Bundesgebiets sei, weil sich dieser auch in Richtung Donautal entwickle. In Laeken sei es Bundeskanzler Dr. Schüssel gelungen, eine **dreijährige Verlängerung** des Transitabkommens nicht nur für den bisherigen Geltungsbereich, sondern für ganz Österreich durchzusetzen und das Regime der Ökopunkte als Begrenzung der Schadstoffemissionen zu verankern – auch die Wegekostenrichtlinie spiele eine gewisse Rolle –, es gebe aber keinen Ratsbeschluss auf der Grundlage dieses Grundsatzbeschlusses von Laeken, und zwar trotz ständiger Bemühungen. Dieser harte Kampf werde seit Jahren geführt – sei auch von vorangegangenen Regierungen geführt worden –, man habe versucht, das Prinzip des Transitvertrags auf Dauer bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Wegekostenrichtlinie gelte, in den Rechtsbestand zu integrieren. Man habe vor dem Europäischen Gerichtshof eine Reihe von Verfahren angestrengt, habe allerdings nicht immer gewonnen. Sehr umstritten sei dabei gewesen, was Ziel- und Quellverkehr sei. Man habe leider keine Mehrheit für die Absicherung der fundamentalen österreichischen Interessen gefunden.

Bundesminister Ing. Reichhold sei es gelungen, mit dem italienischen Verkehrsminister Lunardi bilateral einen Durchbruch zu erzielen. Der **Baubeschluss für den Brenner-Basistunnel** spiele dabei eine Rolle, Deutschland habe sich aber als sehr schwierig erwiesen. Beim grünen deutschen Außenminister sei man auf wenig Verständnis gestoßen. Die Verkehrssituation in und um **Hörbranz**, wo sich der Verkehr aus Deutschland durchwölze, sei unerträglich. Daher wundere es ihn, warum es da nicht mehr Verständnis zwischen EU-Bürgern gebe. Es werde versucht, den Verkehr durch Ortsstraßen, die nicht für überregionalen Verkehr geeignet seien, durchzu-

pressen. Er sei froh darüber, dass der Bundeskanzler, die Außenministerin und der Verkehrsminister sehr energisch die Interessen der Vorarlberger Bevölkerung, jener im Tiroler Inntal und in Österreich überhaupt vertreten.

Abgeordneter Dr. Khol fragt, wann die Kommission ihren **Vorschlag für die Wegekostenrichtlinie** vorbringen werde und für wann mit einer Beschlussfassung zu rechnen sei. Könne man damit die Querfinanzierung von der Straße auf die Schiene durchsetzen? Inwieweit sei die Luftreinhalterichtlinie der EU, die vom früheren Landeshauptmann Dr. Weingartner zur Begrenzung des Verkehrs herangezogen worden sei und mit der partielle Nachtfahrverbote verhängt werden, tauglich?

Weiters möchte er wissen, wie die Schlussfolgerungen aus dem „ARTEMIS-Projekt“ der Universität Graz, die gewisse Erkenntnisse zur Schadstoffbegrenzung beinhalten, evaluiert werden. Wenn das tatsächlich stimme, so hätte man Klagschancen. Das Problem sei, dass es für jedes Gutachten ein Gegengutachten gebe.

Er möchte von Bundeskanzler Dr. Schüssel Auskunft darüber, ob es einen anderen EU-Mitgliedstaat gegeben habe, der Österreich im jahrelangen **Kampf um die 108-Prozent-Obergrenze** je unterstützt habe, und wie die Probeabstimmungen diesbezüglich ausgegangen seien. Es sei zwar gut, Prinzipien zu vertreten, doch man müsse Mehrheiten in einem Gremium bekommen.

Dem Antrag auf Stellungnahme der Grünen, dass die zuständigen Mitglieder der Bundesregierung ersucht werden, bei den Verhandlungen über eine Transitregelung nach 2003 keinem Beschluss zuzustimmen und keine politische Einigung mitzutragen, welche eine solche Regelung ohne Beibehaltung der Fahrtenzahl-Obergrenze zur Folge hätten, könne er nicht zustimmen. Damit wäre alles, was in Laeken erreicht worden sei und was in künftigen Verhandlungen erreicht werden könnte, null und nichtig, weil nicht zugestimmt werden dürfe und man dann **ohne Regelung** dastünde. Das könne er gegenüber der Tiroler Bevölkerung nicht verantworten.

Abgeordnete Mag. Ulrike Lunacek (Grüne) weist Abgeordneten Dr. Khol im Zusammenhang mit dem von ihm erwähnten Fall **Hörbranz** darauf hin, dass die deutsche Bundesregierung ihre diesbezügliche Haltung mittlerweile geändert habe.

Der von Abgeordnetem Mag. Schweitzer angesprochenen Notwendigkeit, die Probleme in den **Grenzregionen** zu lösen, stimmt Abgeordnete Mag. Lunacek durchaus zu. Es stelle sich jedoch die Frage, warum gerade die Freiheitlichen es verhindert haben, dass im Außenpolitischen Ausschuss zwei von Bundesminister Dr. Bartenstein bereits unterzeichnete Abkommen, nämlich das Grenzgängerabkommen und das Praktikantenabkommen mit Tschechien, auf die Tagesordnung gesetzt werden. Mit diesen Abkommen wäre es möglich gewesen, einen Beitrag zur Lösung der Probleme in diesen Regionen zu leisten.

Zum Thema **Temelín** sei von Bundeskanzler Dr. Schüssel gesagt worden, dass man von Seiten Österreichs versucht habe, das Ergebnis des Melker Prozesses als Protokoll zum Beitrittsvertrag mit Tschechien einzubringen, und dass das nicht geglückt sei. Die Grünen seien mit dem Melker Protokoll schon von Beginn an nicht zufrieden gewesen, da das damalige Ergebnis viel zu schwach gewesen sei. Da es auch jetzt nicht zu gelingen scheine, eine Aufnahme dieses Ergebnisses in den Beitrittsvertrag zu erreichen, bringt Abgeordnete Mag. Lunacek einen **Antrag** auf Stellungnahme gemäß Art. 23e Abs. 2 B-VG der Abgeordneten Dr. Eva Lichtenberger, Mag. Ulrike Lunacek betreffend die EU-Rechtsverbindlichkeit des so genannten Melker Prozesses ein.

Darin werden die zuständigen Mitglieder der Bundesregierung dringend aufgefordert, bei den Verhandlungen darauf zu drängen, dass das Brüsseler Abkommen als Protokoll im Rahmen des Beitrittsvertrags mit der Republik Tschechien EU-Rechtsverbindlichkeit erlange und damit dessen Einklagbarkeit vor dem EuGH sichergestellt werde.

Abgeordneter Dr. Fasslabend habe den Wunsch geäußert, dass **gemeinsame österreichische Positionen** aller vier Parteien dargelegt würden. – Die Abgeordneten von der ÖVP und Bun-

deskazler Dr. Schüssel mögen daher den von den Grünen vorgelegten Antrag auf Stellungnahme als Unterstützung für die Verhandlungsposition der Bundesregierung in Kopenhagen auffassen. Abgeordnete Mag. Lunacek appelliert daher an die anwesenden Abgeordneten zum Nationalrat, dem vorliegenden Antrag auf Stellungnahme in diesem Sinne zuzustimmen – dies umso mehr, als in der heutigen Ausgabe des „Standard“ der tschechische Außenminister Svoboda dahin gehend zitiert werde, dass er kein Problem damit hätte, wenn das Melker Übereinkommen über die Sicherheit des Kernkraftwerks Temelín Eingang in den Beitrittsvertrag fände.

Was den **Beitritt der Türkei** betrifft, so hätten die Grünen erwartet, dass von Bundeskanzler Dr. Schüssel ein Positionspapier vorgelegt wird, in dem den Mitgliedern des Hauptausschusses die Position der österreichischen Bundesregierung zur Frage eines Beitritts der Türkei – zur Frage, ob Beitrittsverhandlungen begonnen werden sollen, wann es ein Datum hiefür geben beziehungsweise ob es überhaupt ein solches geben soll – dargelegt wird. Den Zeitungen seien diesbezüglich äußerst widersprüchliche Meldungen zu entnehmen. So sei im „Standard“ nachzulesen, die Bundesregierung wolle zunächst den Kopenhagener Gipfel abwarten – eine Haltung, mit der Österreich nach Einschätzung von Abgeordneter Mag. Lunacek jegliche Positionierung aufgebe. – In der „Presse“ hingegen werde der Bundeskanzler dahin gehend zitiert, dass ein Zwischenschritt nötig sei, aber kein Datum für einen Beginn der Verhandlungen, dass Österreich grundsätzlich offen sei und dass die Kopenhagener Kriterien eingehalten werden müssten. Sie persönlich stimme diesbezüglich mit Bundeskanzler Dr. Schüssel überein, doch ersuche sie ihn, seine Position dem Hauptausschuss heute auch selbst darzulegen.

Abgeordnete Mag. Lunacek hält es für sinnvoll, der Türkei, die ja Beitrittskandidatenstatus habe, in Aussicht zu stellen, dass Verhandlungen aufgenommen werden, wenn all das, was im Sommer beschlossen worden sei, von der Türkei tatsächlich überprüfbar umgesetzt werde. Dabei gehe es um eine Reduzierung des Militärs auf ein demokratisches Ausmaß, um die Situation der KurdInnen, um die Situation in den Gefängnissen, darum, dass Folter tatsächlich ausgeschlossen werde und dass Isolationshaft, die es immer noch gebe, nicht mehr stattfinde, aber auch um Medienfreiheit. Es gehe hier um **zahlreiche Punkte**, bezüglich deren es Fortschritte gegeben habe und gebe; die entscheidende Frage sei jedoch, wie diese Punkte umgesetzt werden und ob dies innerhalb eines gewissen Zeitraumes erfolge.

Ähnlich wie Abgeordneter Schieder vertritt auch sie den Standpunkt, dass die Europäische Union grundsätzlich für einen Beitritt der Türkei offen stehen sollte. Sie findet dies auch insofern notwendig, als dadurch am Beispiel jener Teile der Bevölkerung und der Regierung in der Türkei, die in der Türkei **einen modernen Staat** wollen, in dem auch die Trennung von Religion und Staat weiterhin festgeschrieben und auch tatsächlich umgesetzt wird, für ein Land mit einer muslimischen Mehrheit ein gutes Signal an jene gesetzt werde, die das in ihren Ländern auch umsetzen wollen.

Abgeordnete Dr. Helene Partik-Pablé (Freiheitliche) möchte gerne etwas über die Position des Bundeskanzlers zur Frage der **Beitrittsverhandlungen mit der Türkei** erfahren. Sie hält es wie Abgeordneter Schieder für notwendig, sich mit der Frage zu beschäftigen, ob man die Türkei überhaupt ablehne oder nur auf Verzögerung setzen wolle. Damit sei auch die Frage verbunden, wo eigentlich die Grenzen der EU seien. Mit einem Beitritt der Türkei wären unter den Ländern an der Außengrenze der EU Syrien und der Iran, also ein zutiefst asiatisches Gebiet.

Es stelle sich daher die Frage, ob es eine Rechtfertigung dafür gebe, dass die Türkei unbedingt der EU beitreten sollte. Aus wirtschaftlichen Gründen sei dies durchaus einsehbar – in diesem Bereich gebe es auch bereits diverse Kooperationsverträge –, aber **vom kulturellen und religiösen Standpunkt betrachtet** gebe es keine Grundlagen dafür, dass die EU mit einem Beitritt der Türkei einverstanden sein sollte. Es gehe nicht nur um die Fragen, wie die Türkei mit den demokratischen Rechten und mit den Menschenrechten verfare oder ob es dort eine Mehrheit von Bauern gebe, sondern um die grundsätzliche Frage, ob Europa nur aus europäischen Ländern bestehen solle oder auch aus Ländern, die, zumindest zu 95 Prozent, bereits in Asien liegen. Man dürfe in diesem Zusammenhang auch nicht vergessen, dass die Türkei mit 70 Millionen Einwohnern das zweitgrößte Land in der EU nach der Bundesrepublik Deutschland wäre, womit sich innerhalb der EU auch ein entsprechendes Schwergewicht herausbilden würde.

Abgeordnete Dr. Partik-Pablé gibt Abgeordnetem Schieder auch darin Recht, dass man diese Frage als Europäer beantworten und sich nicht von Wünschen, Forderungen oder strategischen Überlegungen der USA leiten lassen solle. Die **Dringlichkeit dieses Problems** werde daran deutlich, dass es bereits Verhandlungen zwischen Deutschland und Frankreich gebe, wonach mit Dezember 2004 der Türkei Beitrittsgespräche ab Juli 2005 signalisiert werden sollen. Es sei daher höchst an der Zeit, über diese Frage grundsätzlich zu debattieren.

Was die diesbezügliche Position ihrer Fraktion betreffe, so sehen die Freiheitlichen keinen Grund, warum die Türkei der Europäischen Union beitreten solle. Wirtschaftsunionen beziehungsweise **Wirtschaftsverträge ja** – aber die Türkei solle nicht als Mitglied der Europäischen Gemeinschaft gelten. In diese Richtung seien nach Meinung der Freiheitlichen auch die Verhandlungen zu führen.

Bundeskanzler Dr. Wolfgang Schüssel sieht keinen Grund dafür, dass Österreich betreffend **Türkei** ein Positionspapier vorlegen solle. Er habe seine diesbezügliche Position öffentlich sehr klar dargelegt. Er möchte in dieser Frage strikt die bisherige Vorgangsweise gewahrt wissen: Man habe immer die Europäische Kommission aufgefordert, die Fortschrittsberichte mit jenen Ländern, mit denen man bestimmte bevorzugte strategische europäische Vertragsbestimmungen habe, zu bewerten. Die Kommission erstelle jedes Jahr einen so genannten **Fortschrittsbericht**, und sie habe bisher in jedem einzelnen Fall vor der Aufnahme von Beitrittsverhandlungen dazu eine konkrete Empfehlung vorgelegt. Er, Schüssel, sehe überhaupt nicht ein, warum man plötzlich von dieser Vorgangsweise abgehen sollte oder warum der Rat die Kommission, die in dieser Frage übrigens sehr skeptisch sei, einfach aus politischen Gründen „overrulen“ sollte.

Dass man heute, 13 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs, vier Jahre nach dem Beginn der Verhandlungen unter österreichischem Vorsitz, mit zehn Kandidatenländern Verhandlungen abschließen werde können, zeige, wie richtig es gewesen sei, dass die Kommission die unbestechliche, **objektive Hüterin des Acquis communautaire**, der Fortschritte sei, dass diesbezüglich keine Vorlieben oder Prioritäten einfließen, sondern dass dieser Prozess wirklich strikt nach den festgelegten Kriterien erfolge. Er sehe keinen Grund dafür, warum diese Diskussion jetzt von österreichischer Seite aus aufgenommen werden und warum er zu dieser Frage ein Positionspapier vorlegen sollte.

Die prinzipielle Frage, ob die Türkei überhaupt Mitglied werden könne oder nicht, sei eine zulässige Frage, aber: Diese sei ab dem Zeitpunkt entschieden, zu welchem die Türkei einen Antrag gestellt habe, und seitdem bei einer Reihe von Europäischen Räten dieser Kandidatenstatus in mehrfacher Hinsicht, zuletzt 1999 in Helsinki mit der offiziellen **Verleihung des Titels „Kandidat“**, zum Ausdruck gebracht worden sei. Man könne natürlich alles immer wieder in Frage stellen, aber er würde darum ersuchen, einmal auf der Linie dessen, was man festgelegt habe, zu bleiben.

Die damit verbundenen Fragen seien auch bereits mehrmals diskutiert worden, unter anderem ausführlich im Kontext des Gipfels von Helsinki. Man wisse daher auch im Kreis der Mitglieder des Hauptausschusses sehr wohl darüber Bescheid, wie es in Bezug auf Medienfreiheit, Militärstatus und so weiter aussehe. Genau diese Fragen gehörten zu jenen **politischen Kopenhagener Kriterien**, die erfüllt werden müssen, bevor man mit den Verhandlungen wirklich beginnen könne und solle. Es könne zwar durchaus noch Hinweise darauf geben, dass es in einzelnen Bereichen weitere Fortschritte geben müsse, im Prinzip aber müsse die Kommission bestätigen, dass die Türkei in der Lage sei, die politischen Kriterien für Kopenhagen zu erfüllen. Dies könne nicht durch Zurufe, durch Zeitungsinserate oder durch Lobbying betrieben werden, sondern nach seiner Ansicht sei diesbezüglich ein objektiver Statusbericht erforderlich.

Auch die Frage – die übrigens im Zusammenhang mit den Verhandlungen mit den zehn derzeitigen Beitrittskandidaten ebenso gestellt worden sei –, wie viel zum Beispiel ein allfälliger Beitritt der Türkei koste, sei interessant. Es gehe nicht so sehr um die prinzipielle Frage, ob die Türkei zu Europa gehöre oder nicht. Dies sei zwar eine absolut legitime Frage, diese sei aber mit dem **Zuerkennen des Kandidatenstatus** – dies sei common sense bei allen Fraktionen gewesen – akzeptiert worden. Die anderen Fragen – erfüllt das betreffende Land die Kriterien?, ist der

Beitritt finanzierbar?, unter welchen Voraussetzungen?, mit welchen Auflagen?, in welchem Zeithorizont? – werde man diskutieren.

Bundeskanzler Dr. Schüssel hält es jedoch für ein Armutszeugnis der Europäischen Union, dass man nun im Begriff sei, den historischen Gipfel von Kopenhagen mit dieser seiner Meinung nach **unnötigen Datumsdiskussion** betreffend die Türkei zu überladen. Man werde nie lernen, die Herzen der europäischen Bevölkerung zu gewinnen, wenn man sich nicht auf das Nächstliegende konzentriere – und dies sei, den historischen Beitrag der Wiedervereinigung Europas zu einem wirklichen Erfolg zu machen.

Diesbezüglich seien noch einige Fragen nicht geklärt, was man auch offen sagen müsse. Auch heute seien die Verhandlungen blockiert worden, weil man sich im **Finanzkapitel mit Polen** noch immer nicht geeinigt habe und weil die Kommission in dieser Frage mit der Ratspräsidentschaft in Streit geraten sei. Es gebe eine Reihe von national wichtigen Themen und Problemen – auf Seiten Österreichs, aber auch auf Seiten Maltas, Großbritanniens oder Deutschlands –, über die man reden müsse, und auf diese werde er sich konzentrieren. Wenn man immer schon den überübernächsten Schritt – für den man noch nicht einmal annähernd die Unterstützung der Bevölkerung in Europa gewonnen habe – im Auge habe, werde dies irgendwann zu einem massiven Problem, was die Akzeptanz Europas betreffe, führen. Dies sei seine tiefe Überzeugung und er sage dies als glühender österreichischer Patriot und zugleich als bekennender Europäer.

Was die Frage der **Agarpolitik** angeht, so hält Bundeskanzler Dr. Schüssel den Brüsseler Kompromiss für absolut sinnvoll. Diesbezüglich sei eine Abgrenzung, eine Abwägung vorzunehmen gewesen, auch bezüglich der österreichischen Familienbetriebe in der Landwirtschaft. Man könne natürlich der Meinung sein, das koste zu viel. Er persönlich sei der Auffassung, dass eine **ökologisch ausgerichtete bäuerliche Landwirtschaft**, die Österreich flächendeckend bewirtschafte und dabei erstklassige Umwelt-, Landschafts- und auch touristische Ergebnisse produziere und überdies eine beneidenswerte Qualität bei Nahrungsmitteln und Getränken liefere, auch etwas wert sein solle. Die Perspektive der Nachhaltigkeit und der ökologischen Ausrichtung sei ihm wichtig. Dass man dabei Elemente des Fischler-Vorschlags wie etwa die Größen-degression oder Ähnliches verstärkt einbeziehen könne, sei selbstverständlich. Dies sei ja niemals an Österreich gescheitert, sondern dies sei ein Thema, bezüglich dessen wiederum andere gefordert seien.

Was die Vorgangsweise in der Frage der **Vertretung der Beitrittskandidaten in der Kommission zwischen dem Zeitpunkt des Beitritts und dem Amtsantritt der neuen Kommission** angeht, so sei diese ein Kompromiss, von dem auch bisher jedes Beitrittsland betroffen gewesen sei, indem es einige Monate lang entweder keinen Kommissar oder einen Kommissar ohne Portefeuille gehabt habe. Dies spiele langfristig aber keine Rolle. Wenn der Beitritt am 1. Mai 2004 erfolge und die neue Kommission frühestens im Sommer 2004 gebildet sein werde, dann würden eben zeitgleich für drei, vier oder fünf Monate einige Kommissare ohne Portefeuille ernannt werden. Er halte es nicht für sehr klug, wenn statt dessen bewährte Kommissare – die ja dann auf je einen pro Land reduziert werden – ausscheiden müssten, wie beispielsweise einer der beiden Kommissare aus Italien, Romano Prodi oder Mario Monti, die beide Schlüsselpersonen seien. Dasselbe gelte auch in Bezug auf Michel Barnier und Pascal Lamy aus Frankreich ebenso wie für die beiden spanischen Kommissionsmitglieder. Man müsse deshalb in dieser Frage „improvisieren“.

Was die Frage der **Balkanländer** betrifft, so ist Bundeskanzler Dr. Schüssel der Meinung, dass alle Balkanländer – aber wiederum „on their own merits“, also individualisiert – eine Beitrittsperspektive haben sollen. Wenn man der Türkei ein Datum gebe, dann sei aber sowohl politisch als auch wirtschaftlich Kroatien mit Sicherheit in einer Gruppe vorher zu reihen. (*Abg. Schieder: Vielleicht sogar Serbien!*) – Ja, vielleicht sogar Jugoslawien.

Wenn in diesem Zusammenhang von „die Balkanländer“ gesprochen werde, so würde er dies aus sehr prinzipiellen Gründen mit einem großen Fragezeichen versehen, denn er halte es nicht für gut, „den nächsten Korb zu eröffnen“ und alle zu zwingen, dann nur zu fünft oder zu sechst aufgenommen zu werden.

Betreffend den **Zeitplan des Konvents** führt er aus, der Konvent wolle einerseits mehr Zeit zur Verfügung haben – was auch klug sei, damit die Qualität und auch die Kohärenz der Arbeit besser werde –, umgekehrt komme der Zeitdruck nicht von Seiten des Rates, sondern eher von Seiten des Europäischen Parlaments, da dieses daran interessiert sei, dass die Regierungskonferenz noch vor der Wahl zum Europäischen Parlament stattfinde, weil das Europäische Parlament da ein wirkliches Mitentscheidungsrecht habe. Insofern werde die Zeit sehr knapp. Bundeskanzler Dr. Schüssel glaubt auch nicht, dass es sehr einfach sein werde, in fünf oder sechs Wochen eine Regierungskonferenz über die Bühne zu bringen, die wahrscheinlich mit den größten Vertragsänderungen, die es in der Geschichte der Europäischen Union überhaupt gegeben habe, fertig werden müsse. Selbst Maastricht, Amsterdam oder Nizza seien quasi Kleinigkeiten im Vergleich zu dem, was im Rahmen des Konvents angedacht werde.

Falls der Konvent zu einem gängigen Ergebnis führe, werde dieses Ergebnis nicht sofort in allen Mitgliedsländern eins zu eins umsetzbar sein, sondern es werde darüber zunächst einmal zumindest eine intensive Diskussion geben. Auch im österreichischen Parlament würden wohl noch einige andere Stimmen zu hören sein, aber auch das sei eben Demokratie.

Beim Zeitplan solle man sich flexibel zeigen. Wenn es die Qualität der Arbeit des Konvents erforderlich mache, auch noch in den Sommer hinein zu arbeiten, werde man sich nicht dagegen aussprechen. Er, Schüssel, würde jedoch darauf drängen, für die Regierungskonferenz zumindest einen **Zeitraum von einem halben Jahr** vorzusehen. Großbritannien habe für eine Art „firewall“ zwischen den Ergebnissen des Konvents und dem Beginn der Regierungskonferenz plädiert, damit sich sozusagen die öffentliche Resonanz des Konvents ein wenig abschwäche und man dann quasi neu beginnen könne, was er persönlich nicht für sehr klug hält. Er glaubt, man sollte unmittelbar darauf, möglicherweise nach dem Sommer, mit der Regierungskonferenz beginnen, aber man werde hierfür wohl ein halbes Jahr brauchen.

In Bezug auf die Anmerkungen des Abgeordneten Mag. Schweitzer betreffend die **Schutzklauseln** führt Bundeskanzler Dr. Schüssel aus, dass bisher bei jedem Beitritt – auch jenem Österreichs – eine Schutzklausel im Vertrag enthalten gewesen sei, die es der Kommission ermögliche, im Interesse der Altmitglieder quasi eine Art Notverordnung zu haben. Der Unterschied bestehe nur darin, dass der Zeitraum jetzt wesentlich länger sei, nämlich zwei oder drei Jahre, was damit zu tun habe, dass in Bezug auf manche Kandidatenländer Befürchtungen bestünden, dass diese unter Umständen nicht in der Lage sein könnten, alles eins zu eins institutionell umzusetzen.

Zur Frage der **Grenzregionen** habe er bereits in seinem Bericht darauf hingewiesen, dass Österreich diesbezüglich gut ausgestattet sei: Man habe 350 Millionen € von der Europäischen Union, weitere 350 Millionen € von Österreich, also 700 Millionen € in der gesamten Finanzperiode – dies sei ein Investitionsvolumen von 10 Milliarden Schilling –, und man habe grenzüberschreitend weitere 220 Millionen € sicherstellen können. Man müsse nur darauf achten – für die Abwicklung seien primär die Länder zuständig – und man dränge auch von Bundesseite immer wieder darauf, dass die Qualität der Projekte einen nachhaltigen Nutzen sicherstelle.

Zu den beiden Punkten, die österreichische Interessen betreffen, merkt Bundeskanzler Dr. Schüssel Folgendes sehr klar an:

Man wolle die Erweiterung – sie sei im Interesse Österreichs –, man wolle aber auch eine vernünftige **Nachfolge-Transitregelung** und man wolle die **Verankerung der Temelin-Protokolle** beziehungsweise der diesbezüglichen völkerrechtlichen Verpflichtungen so, dass Österreich im Zweifelsfall zum Europäischen Gerichtshof gehen könne.

Dies seien die Punkte, bezüglich derer unter den Abgeordneten kaum Meinungsverschiedenheiten bestehen. Er würde sich auch wünschen, dass von gegenseitigen Vorwürfen in Bezug auf die Frage, was in der Vergangenheit getan oder nicht getan worden sei, Abstand genommen werde. Er selbst habe die Verhandlungen Österreichs zur Europäischen Union von Anfang an mitgemacht und sein ganzes Sinnen und Trachten sei genau auf diese Dinge hin gerichtet gewesen. Auch er diskutiere nicht darüber, was frühere Regierungen gemacht oder nicht gemacht haben, sondern er gehe davon aus, dass jeder, der ein politisches Amt in Österreich

innehabe, nach bestem Wissen und Gewissen alle Möglichkeiten ausschöpfe, die im Rahmen des Zulässigen, des politisch Vertretbaren liegen, um vitale österreichische Interessen durchzusetzen.

Von einem „Scherbenhaufen“ könne wirklich nicht die Rede sein. Er, Schüssel, sei mit Franz Vranitzky und auch mit Viktor Klima noch in der vormaligen Tschechoslowakei unterwegs gewesen, sie alle hätten sich um eine **Stilllegung der Kernkraftwerke** – von Bohunice bis Temelín, Kozloduj und Ignalina – bemüht. Sie seien bei einigen Punkten durchaus erfolgreich gewesen: Drei Kernkraftwerke würden nun geschlossen, zum Teil mit massivem finanziellem Aufwand, fünf würden, ebenfalls mit massivem finanziellem Aufwand, in Richtung mehr Sicherheit hochgerüstet. Dass man Prag überhaupt dazu gebracht habe, mit Österreich einen völkerrechtlichen Vertrag abzuschließen und auch zu erklären, dass man kein Problem mit einer Eintragbarkeit vor dem Europäischen Gerichtshof habe, sei bemerkenswert. Letzteres stelle jetzt kein Problem zwischen Prag und Wien dar, sondern ein Problem von einigen Atomstaaten innerhalb der Europäischen Union.

Es mache daher keinen Sinn, wenn die Opposition jetzt ihn, Schüssel, oder die Außenministerin beschuldige, da dieser Punkt – im Zuge eines langen Prozesses, an dem er selbst beteiligt gewesen sei – akzeptiert gewesen sei. Er habe die Kommission dazu gebracht, in einer Pressekonferenz öffentlich zu erklären, dass dieser **Weg zum Europäischen Gerichtshof** führe, unter der Voraussetzung, dass die Mitgliedstaaten zustimmen, was die Kommission zwar nicht garantieren könne, wofür sie sich aber einsetzen werde und der Meinung sei, dass es diesbezüglich kein Problem geben werde.

Daraufhin sei dies sofort im Allgemeinen Rat berichtet worden, niemand habe etwas dagegen gehabt. Im COREPER sei dies noch einmal vorgebracht worden, wo ebenfalls niemand etwas dagegen gehabt habe. Dann haben Österreich und Tschechien dies in Form zweier Erklärungen in der Erweiterungskonferenz vorgebracht. Die Kommission habe dies bestätigt, alle seien damit einverstanden gewesen. Nun aber wenden die Briten und andere ein, dies könnte ein Präjudiz für einen allfälligen Einstieg in einen Atom- beziehungsweise Anti-Atom-Acquis sein, und akzeptieren diese Vorgangsweise nicht.

Er nehme **Kritik** gerne auf sich, wenn sie berechtigt sei, aber in dieser Frage würde er von Seiten der Oppositionsabgeordneten wirklich gerne hören, was man ihrer Meinung nach hätte anders machen sollen, wo da ihrer Ansicht nach ein taktischer Fehler passiert sei. Es seien damals alle einverstanden gewesen, alles sei erledigt gewesen – bis vorige Woche! Er werde in Kopenhagen darauf hinweisen, dass allmählich auch eine Frage von Treu und Glauben auf dem Spiel stehe.

Ähnlich sei es in Bezug auf den **Transitvertrag**. Erstens sei es nicht wahr, dass diese Bundesregierung weniger in die Infrastruktur investiere, als in der vorigen Legislaturperiode investiert worden sei; dem Vorwurf, dass die Bundesregierung im Transitbereich drei Jahre lang quasi alles verabsäumt habe, hält Bundeskanzler Dr. Schüssel entgegen, dass man bei jedem Europäischen Rat auf die **Wegekostenrichtlinie** gedrängt habe und dass man fixe Daten zugesagt bekommen habe. Im Rahmen der letzten Runde habe man wiederum von der Kommission die Zusage für das erste Quartal 2003 – mit Querfinanzierungsmöglichkeit – erhalten.

Bundeskanzler Dr. Schüssel stellt an die Abgeordneten der Oppositionsparteien abermals die Frage, was man in dieser Angelegenheit ihrer Meinung nach anders hätte machen sollen. Er betont nochmals, man wolle die Erweiterung und man wolle eine Nachfolge-Transitlösung. – Der von den Grünen vorgelegte Antrag bedeute im Klartext, dass Österreich am Ende nichts in der Hand hätte.

Er erklärt im Folgenden, was er zu tun bereit sei: Wenn Österreich das bekäme, was in Laeken zugesichert worden sei – drei Jahre und 40 Prozent Ökopunkte –, werde man abschließen. Dies sei das, was machbar und möglich sei. Man hätte sich zwar die Fahrtenzahl-Obergrenze gewünscht, aber die Bedingung dafür, dass Österreich überhaupt in eine Situation komme, in der es eine Verlängerung erhalte, habe darin bestanden, dass die 108-Prozent-Regelung nicht gelte; das sei auch vor dem Ausschuss berichtet worden.

Betreffend Hörbranz betont er, dass Deutschland allenfalls die Möglichkeit einer Regelung im Rahmen eines Gesamtpakets angedeutet habe, dass das Problem bislang aber noch nicht gelöst worden sei. Dies könne er nicht akzeptieren, denn es handle sich hier, entgegen einer Behauptung Joschka Fischers im Allgemeinen Rat, nicht um einen Tunnel, sondern um einige **mitten durch die Dörfer führende Ortsdurchfahrten**, die nicht einmal Bundesstraßen, sondern Landesstraßen seien.

Er, Schüssel, wolle daher auf einer Verlängerung um drei Jahre für ganz Österreich bestehen. Falls **EURO 4-LKW** in der Regelung enthalten seien, werde man auf der Basis von 40 Prozent Ökopunkten abschließen. Wenn diese Regelung liberalisiert werden sollte, werde man darauf bestehen, dass es im Gegenzug zu einer substantiellen Kürzung der Ökopunkte-Kontingente kommen werde, die natürlich auch eine quantitative Obergrenze, sowohl bei den Schadstoffen als auch bei den Fahrten, bedeute. Man werde sich in dieser Frage auch mit den Experten abstimmen, und er sei, falls dies gewünscht werde, gerne dazu bereit, die vier Fraktionen im Laufe des Europäischen Rates von Kopenhagen hierüber noch zu informieren.

Es sei auch wichtig, dass man nicht nur auf die sensiblen Alpenzonen abstelle, sondern ganz Österreich müsse in diese Nachfolgeregelung eingeschlossen sein. – Bei den Wegekosten werde es anders sein, wobei man hoffe, dass da bei den **sensiblen Zonen** auch die Großstädte beziehungsweise die Ballungszentren mit eingeschlossen werden können.

Für die Übergangsregelung brauche Österreich jedenfalls eine Garantie, dass es in der Ökobilanz verträglich aussteige. Diesbezüglich werde es eine gewisse Flexibilität geben müssen, aber **eine gemeinsame Linie** sei wichtig. Er habe nie erlebt, dass ein anderer Verhandlungspartner auf europäischer Ebene unterschiedliche Positionen entgegengehalten hätte, die politischen Fraktionen hätten immer mit einer Stimme gesprochen. Es wäre daher sehr schlecht, wenn Österreich den Eindruck vermitteln würde, dass zwischen Regierung und Opposition diesbezüglich Uneinigkeit herrsche; damit könne man nichts erreichen. Man solle vielmehr eine gemeinsame Position einnehmen und in den beiden bis zum Rat von Kopenhagen noch verbleibenden Tagen auch das persönliche Lobbying und Networking einsetzen, um als gemeinsames Ziel zu erreichen, dass in der Frage Temelín die Einklagbarkeit beim Europäischen Gerichtshof sichergestellt und in der Transitfrage entweder die Regelung für drei Jahre auf der Basis des Ergebnisses von Laeken oder eine vernünftige Ökopunkte-Reduktion, die Österreich seine Ökobilanz erhalte, erreicht werde.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Ing. Mathias Reichhold weist ebenso darauf hin, dass die **Durchsetzung österreichischer Forderungen** in europäischen Fragen, insbesondere in Fragen des Verkehrs, sehr wesentlich davon abhängen, inwieweit über die Parteigrenzen hinweg eine einheitliche Sprache gesprochen werde.

In Bezug auf die Ausführungen des Abgeordneten Dr. Einem möchte er Folgendes klarstellen:

Die Vertreter der österreichischen Bundesregierung seien in den Verhandlungen ständig damit konfrontiert gewesen, dass Österreich in Bezug auf die im Anhang 2 und in der Gemeinsamen Erklärung 20 des Protokolls 9 genannten Maßnahmen immer säumig sei, also seinen **Investitionsverpflichtungen** entlang der Korridore nicht in vollem Umfang so nachgekommen sei, wie dies beim seinerzeitigen Abschluss der Verträge versprochen worden sei. Was Österreich bei den Verhandlungen besonders zum Nachteil gereicht habe, sei gewesen, dass die Vorgänger des Bundesministers a. D. Dr. Einem in dieser Erklärung versprochen haben, dass der Beschluss, den Brenner-Basistunnel zu bauen, bereits am 31. Oktober 1994 von der Bundesregierung übermittelt werde. Bis vor kurzem sei dies von der österreichischen Bundesregierung der Europäischen Union nicht in Beschlussform übermittelt worden, und alle Absichtserklärungen, die innerhalb dieses Zeitraums erfolgt seien, seien einfach nicht glaubwürdig gewesen, da weder Projektierungen noch Finanzierungsmodelle vorgelegt werden konnten. Anstatt hier politisches Kleingeld wechseln zu wollen, sollten Abgeordneter Dr. Einem und seine Vorgänger im Ministeramt sich daher „selbst an der Nase nehmen“, denn genau diese Versäumnisse seien jene Schwachpunkte gewesen, die die Vertreter der derzeitigen Bundesregierung ständig zu verteidigen hatten, was ihre Position im Rahmen der Verhandlungen sehr geschwächt habe.

Das spiegle sich auch in den **Investitionsvolumina** wider, die ja nachvollziehbar seien. Dass 1998/1999 einiges investiert worden sei, konzidiere er, Tatsache sei aber, dass über die Jahre hinweg, vom Beitritt Österreichs bis zum Jahr 2000, im Durchschnitt insgesamt 0,6 Milliarden € in die Schieneninfrastruktur investiert worden seien. Das sei im Vergleich zu dem, was die derzeitige Bundesregierung beschlossen habe, relativ wenig, denn vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2003 seien insgesamt 4,13 Milliarden € vorgesehen, wobei allein heuer die Summe von insgesamt 2,1 Milliarden Schilling durch ihn übertragen und für die Investition freigegeben worden sei. Dies seien glaubwürdige Argumente, die auch auf europäischer Ebene Beachtung gefunden hätten, zumal bisher außer Absichtserklärungen von Seiten der Partner in der Europäischen Union nicht wirklich etwas nachgewiesen werden konnte.

Die Frage der Abgeordneten Dr. Lichtenberger betreffend die 108-Prozent-Klausel habe der Bundeskanzler bereits beantwortet. Was den diesbezüglichen Antrag der Grünen auf Stellungnahme betreffe, so sei dieser, wie Abgeordneter Dr. Khol bereits ausgeführt habe, zahnlos, da die Beschlüsse von Laeken viel weiter gingen, weil diese eine Lösung des österreichischen Verkehrsproblems auch mit der Erweiterung verknüpfen. Dies sei die letzte Chance Österreichs, zu einer Lösung zu gelangen. Wenn dies nicht geschehe, würden die Verträge im Jahr 2003 auslaufen und Österreich hätte **keine vertraglichen Absicherungen** mehr.

Zur Frage des Abgeordneten Dr. Khol betreffend „**ARTEMIS**“-Projekt führt der Bundesminister aus, es handle sich dabei um eine Studie, die derzeit nicht öffentlich sei und auf europäischer Ebene evaluiert werde. Die offizielle Stellungnahme der Europäischen Kommission hiezu werde im Frühjahr 2003 vorliegen, dann könne man auch genauere Auskünfte betreffend rechtliche Möglichkeiten Österreichs erteilen.

Was die Beschlüsse von Laeken betreffe, habe eine **Probeabstimmung** auf der Ebene der Verkehrsminister stattgefunden, die gegen Österreich ausgegangen sei. Diese Beschlüsse seien jedoch ursprünglich auf der Ebene der Staatsschefs getroffen worden und würden sicherlich in Kopenhagen verhandelt werden. Die künftige Verhandlungsstrategie Österreichs sei bereits vom Bundeskanzler ausgeführt worden. Entscheidend sei, dass bei den Verhandlungen die im Protokoll 9 zugesicherte Reduktion der Abgase um 60 Prozent auch gewährleistet sei. Die österreichischen Experten haben zahlreiche Modellvarianten errechnet, von denen mehrere auch mit den europäischen Partnern und Verkehrsministern intensiv diskutiert worden seien. Die österreichische Verhandlungslinie, von der man hoffe, dass sie in Kopenhagen auch durchsetzbar sein werde, zielt allerdings auf die Umsetzung **eines** der von den österreichischen Experten berechneten Modelle ab, nämlich eines Modells, durch das eine **Begrenzung auf maximal 40 Prozent des Schadstoffausstoßes** ab dem Zeitpunkt des Beitritts dauerhaft sichergestellt werden könne.

In Beantwortung einer Zwischenfrage von Obmann Dr. Fischer bestätigt Bundesminister Ing. Reichhold, dass mit „40 Prozent Schadstoffen“ in diesem Zusammenhang nur die Emissionen, nicht aber die anderen Facetten einer durch LKW verursachten Belastung angesprochen seien.

Abgeordneter DDr. Erwin Niederwieser (SPÖ) möchte zwei Bemerkungen richtig stellen:

Abgeordneter Dr. Khol habe von erfolgreichen Verhandlungen von Bundesminister Ing. Reichhold mit dessen Kollegen Lunardi gesprochen. Dies sei eine „sehr singuläre Beurteilung“. Herausgekommen sei bei diesen Verhandlungen „weniger als vorher“.

Abgeordneter Mag. Schweitzer habe es als eine Großtat dieser Bundesregierung dargestellt, eine **Übergangsfrist für den Arbeitsmarkt** erreicht zu haben. – Abgeordneter Dr. Niederwieser erinnert daran, dass bereits der seinerzeitige Vizkanzler und Außenminister Dr. Schüssel und der seinerzeitige Bundeskanzler Mag. Klima dem Hauptausschuss über diese Übergangsfristen auf dem Arbeitsmarkt, die bei einem Gipfel erreicht worden seien, berichtet haben.

In Bezug auf die **Transitfrage** führt Abgeordneter Dr. Niederwieser aus, dass man nun vor einem sehr großen Schritt für Europa stehe und dass alle in Österreich diesen Schritt mit einem guten Gefühl mitgehen können sollten. Dabei gehe es auch um ein lebenswertes Europa und

darum, dass die Erweiterung natürlich verkehrspolitische Folgewirkungen haben werde. Es gehe außerdem darum, dass **Innsbruck** erst kürzlich **Sitz des Sekretariats der Alpenkonvention** geworden sei und dass die Europäische Union und deren Mitgliedstaaten auch sehr bald jene Dinge zur Kenntnis nehmen müssten, die in dieser Konvention vereinbart worden seien, wie beispielsweise dass es „sensible Zonen“ geben soll.

Das Ziel der Transitregelung sei unbestritten und bestehe einerseits in einer Schadstoffbegrenzung, andererseits gehe es aber auch um Kapazitätsgrenzen. Der Grund dafür, warum die SPÖ auf der Festschreibung einer Fahrtenzahl-Obergrenze so sehr bestehe, sei, dass das **Verkehrsaufkommen** bereits ein Maß erreicht habe, an dem sich die Gefahrenmomente und das Fortkommen auf diesen Strecken dramatisch gestalten. Auch die schweren LKW-Unfälle, die sich in den letzten Tagen ereignet haben, stünden mit diesen Umständen sehr wohl in einem Zusammenhang, und darüber sollte man auch auf Seiten der Verhandlungspartner in der Europäischen Union nicht einfach hinweggehen.

In Bezug auf die von Bundesminister Ing. Reichhold angesprochene Frage seitens der Europäischen Union, welche **Investitionsmaßnahmen** Österreich gesetzt hätte, weist Abgeordneter Dr. Niederwieser etwa auf die Umfahrung Innsbruck hin – die, wie er betont, nicht erst in der Amtszeit von Reichhold fertiggestellt worden sei –, mit der ein 4-Milliarden-Schilling-Projekt realisiert worden sei, sowie auf die Unterinntalstrecke, für die allein die Europäische Union 1 Milliarde Schilling an Projektierungskosten investiert habe.

Er erinnert ferner daran, dass im Rahmen des Transitvertrages auch die Europäische Union eine Verpflichtung übernommen habe, nämlich mit Österreich **gemeinsam zu garantieren**, dass das, was im Vertrag und dann im Rahmen des Beitritts an Schutz für die Bevölkerung vereinbart worden sei, dauerhaft und nachhaltig gesichert sei. Diese Verpflichtung sei ausdrücklich im Beitrittsprotokoll festgehalten und darauf könne man auch durchaus hinweisen. Er habe allerdings bereits vor einigen Tagen gehört, wie sich die Strategie der österreichischen Bundesregierung in dieser Sache gestalten werde: dass nämlich der Verkehrsminister scheitern werde, dass die Außenministerin scheitern werde und dass es dann der Bundeskanzler sein werde, der unter Bezugnahme auf frühere Vereinbarungen, Zusagen und dergleichen im letzten Moment „die Transit-Kohlen aus dem Feuer holen“ werde, dass es also Schüssels Erfolg sein werde. Er persönlich könne nur hoffen, dass Schüssel diesen Erfolg, was seinen Inhalt betreffe, auch tatsächlich nach Hause bringen werde.

Der Verzicht des Bundeskanzlers auf die Mengenbegrenzung sei nicht das, womit die SPÖ zufrieden sein könne und wolle. Dies sei zweifellos ein Kompromiss, es sei vielleicht mehr, als die bisherigen Verhandlungen angedeutet haben, aber beim Gipfel von Laeken – also noch vor Reichholds Amtsantritt als Verkehrsminister – habe Schüssel ja bereits die Mengenbegrenzung als einen substantiellen Bestandteil dieses Vertrages aufgegeben.

Bundeskanzler Dr. Schüssel habe Recht mit seiner Aussage, dass man sich immer den als Nächstes anstehenden Aufgaben widmen müsse, und dies seien jetzt die Verfassung und die Erweiterung der Europäischen Union. Was aber die Menschen in Europa und in der ganzen Welt ebenso berühre, sei eine andere Frage: Während man in Europa von einer Gemeinsamen Außenpolitik spreche und davon, dass Europa stärker werden und sich einbringen sollte, stehe man unmittelbar **an der Schwelle eines neuen Krieges** zwischen den Vereinigten Staaten und Großbritannien einerseits und dem Irak andererseits. Es sei bezeichnend, dass man sich in Europa in jenem Augenblick, in welchem man in dieser Angelegenheit noch etwas unternehmen könnte, mit anderen – wenngleich auch wichtigen – Problemen beschäftige. Man könne nur hoffen, dass es dann, wenn sich die Regierungschefs in Europa mit diesem Problem beschäftigen werden, nicht zu spät sein werde.

Abgeordneter zum Europäischen Parlament Dr. Johann Kronberger (Freiheitliche) hält es für eine Bringschuld, die Kommunikation in diesem Bereich zu verstärken. Das, was in der Europäischen Union geschehe, müsse wesentlich stärker darauf orientiert sein, den wirklichen Interessen Österreichs zu dienen.

Es sei nicht richtig, dass, wie Abgeordneter Dr. Einem dies dargestellt habe, die Kommission in der **Transit- und Verkehrsfrage** sehr zugänglich für Österreich gewesen wäre, denn dem jetzigen Vorschlag, der auf der Vereinbarung von Laeken beruhe, sei vor einem Jahr ein Vorschlag vorausgegangen, in welchem die Kommission versucht habe, den gesamten Transitvertrag trotz seiner aktiven Rechtsgültigkeit zu „kippen“. Dies sei aus seiner Sicht ein massiver Anschlag auf eine Vereinbarung gewesen, die man einfach „per Gewaltakt“ per Verordnung – es habe hiezu eine sehr komplizierte juristische Argumentation gegeben – beseitigen wollte. In diesem Vorschlag habe es geheißt, der Transitvertrag sei erledigt, und Österreich habe praktisch keine Möglichkeit mehr, den bestehenden Transitvertrag zu konsumieren. Die weitere Entwicklung mache aus seiner Sicht deutlich, dass die Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des Hauptausschusses von großer Wichtigkeit wäre, weil man dadurch mehr bewegen könnte:

Dieser Vorschlag sei dann in das Europäische Parlament gelangt und dort dem Verkehrsausschuss und dem Umweltausschuss zugewiesen worden. Im Umweltausschuss habe er, Kronberger, die Stellungnahme zu verfassen gehabt und erstmals in der Geschichte des Umweltausschusses habe dieser einen **Vorschlag der Kommission einstimmig abgelehnt**.

Abgeordneter Dr. Kronberger möchte damit vor Augen führen, was im Europäischen Parlament möglich sei: nämlich dass alle Fraktionen gemeinsam ein Detail für die gesamte Legislative in der EU einstimmig aus ökologischen Gesichtspunkten – in diesem Fall zugunsten Österreichs – beschließen.

Hannes Swoboda habe die Stellungnahme des Verkehrsausschusses in dieser Angelegenheit zu verfassen gehabt, und auch ihm sei es gelungen, den diesbezüglichen Beschluss – mit einer Mehrheit von einer Stimme – durchzubringen. Leider sei es nicht gelungen, diesen Antrag auch im Plenum mit einer Mehrheit durchzubringen, dort haben etwa 30 Stimmen gefehlt.

Man müsse jetzt, so Abgeordneter Dr. Kronberger, den gleichen Prozess noch einmal durchlaufen: Der neue Kommissionsvorschlag sei im Umweltausschuss wiederum ihm zugeteilt worden, in der Abstimmung sei der Antrag mit drei Gegenstimmen und einer Stimmenthaltung – bei insgesamt 30 teilnehmenden Abgeordneten – angenommen worden. In diesem Antrag sei die 108-Prozent-Klausel nach wie vor enthalten; dies sei also der derzeit aktuelle Stand im EU-Parlament.

Abgeordneter Dr. Kronberger hält es für äußerst wichtig, innerhalb des Europäischen Parlaments diese Position weiterhin konsequent zu vertreten – unabhängig von den Möglichkeiten im Rat, wo es möglicherweise 14 zu 1 stehe –, weil das Parlament nach dem Amsterdamer Vertrag in diesem Punkt ein **Mitentscheidungsrecht** habe. Österreich müsse diese Position daher massiv verstärken, und dazu wären zwei Dinge von großer Wichtigkeit:

Erstens müsse von Abgeordneten aller Couleurs aus Österreich bei Kollegen im EU-Parlament **Lobbying** betrieben und vor allem um Verständnis geworben werden. Angesichts der Flut an Direktiven, Verordnungen und so weiter bedürfe es für ein derartiges spezifisches Anliegen des kleinen Österreich massiver Aufklärung.

Sollte man im Frühjahr im Plenum vor einer ähnlichen Situation stehen, würde man, angesichts der damaligen Differenz von rund 30 Stimmen, bei einem Kippen von 15 Stimmen **eine Mehrheit zustande bringen**. Mit dieser Mehrheit hätte man ein intensives Instrument, die immer wieder verschobene – oder möglicherweise dann auch verwässerte – Wegekostenrichtlinie einzufordern und ein Signal zu setzen, dass sich das Europäische Parlament durchsetzen und dadurch eine bessere Position erreicht werden könnte – gekoppelt mit einer Ratifizierung der Alpenkonvention, die auch in genau diese Richtung wirke.

Zweitens sei es aber auch wichtig, dass die Argumentation auch von der Opposition korrekt geführt werde, denn es sei davon auszugehen, dass alles, was diesbezüglich kommuniziert werde, im Europäischen Parlament, wo es unter anderem eine nicht unbedeutende Lobby-Gruppe der Frächter gebe, wiederum gegen Österreich verwendet oder als Schwäche der Position Österreichs präsentiert werde und damit **den österreichischen Interessen indirekt massiv schade**.

Was Anträge betreffe, mit denen man Verhandlungsteilnehmer so weit binde, dass sie, wenn man sie genau lese, seiner Meinung nach ein eindeutiges Veto beinhalten, weist Abgeordneter Dr. Kronberger darauf hin, dass auch bezüglich des Nichtabschlusses des Energiekapitels mit Tschechien die gleiche Situation bestanden habe und dass Tschechien in diesem Fall gar nicht in die Verhandlungen eintreten hätte können. Er ist der Meinung, die Abgeordneten sollten solidarisch und **über alle Parteigrenzen hinweg** in Bezug auf diese Problemstellungen und all ihre Folgewirkungen eine engere Zusammenarbeit aufbauen.

Zum Thema **Veto** merkt er an, dass dieses nur in Österreich so stark „stigmatisiert“ sei. Als sich Deutschland dafür ausgesprochen habe, die Agrarsubventionen an Frankreich zugunsten der Erweiterung zu kürzen, habe Frankreich ein Veto in Aussicht gestellt, außer man würde auch die Privilegien Großbritanniens am Agrarsektor kürzen, worauf dieses seinerseits mit einem Veto gedroht habe.

Das Instrument des Vetos sei, so Kronberger, in diesem Arbeitsumfeld ein ganz normales demokratisches Instrument, das in den Verträgen einfach vorhanden sei. Wenngleich man nicht bei jeder Gelegenheit damit drohen solle, solle man einen solchen Schritt grundsätzlich überlegen und diesbezüglich nach Möglichkeit auch eine Einigkeit herbeiführen. Wenn man der Meinung sei, die Priorität bestehe darin, den Transitvertrag mit der 108-Prozent-Klausel durchzusetzen, dann solle man auch klipp und klar sagen, dass man ein Veto androhen könne.

Abgeordneter Georg Schwarzenberger (ÖVP) hält fest, dass die Vorschläge im **Agrarbereich** für die Beitrittsländer sehr wohl begründet seien, und führt in diesem Zusammenhang aus, wie die **Marktordnungsprämien** zustande kamen: Im Jahre 1992 sei bei den Verhandlungen zur GATT-Uruguay-Runde vereinbart worden, dass die Exportstützungen und Importabschöpfungen jeweils um 36 Prozent reduziert würden; damit nicht in Folge des Preisverfalls auch die Einkommen im gleichen prozentuellen Ausmaß sinken würden, habe man damals die Marktordnungsprämien eingeführt.

Ein weiterer Schritt sei im Rahmen der Agenda 2000 erfolgt, als wiederum die Exportstützungen reduziert und aus diesem Grunde die Marktordnungsprämien nochmals gestärkt worden seien, um den Einkommensverfall in Grenzen zu halten.

Als Österreich der Europäischen Union beigetreten sei, seien die Preise in Österreich wesentlich höher gewesen als in der Europäischen Union, deshalb sei es auch begründet gewesen, dass Österreich die vollen Marktordnungsprämien erhalten habe. Bei den nun vor ihrem Beitritt stehenden Ländern handle es sich hauptsächlich um Länder, in denen die Preise niedriger seien als in der Europäischen Union, sodass es dort zu keinem Preisverfall komme, sondern, im Gegenteil, zu einer garantierten Absicherung zu den Richtpreisen, die in den Beitrittsländern ebenso gelten würden wie in den derzeitigen Mitgliedsländern, womit auch die **Einkommen abgesichert** würden.

Es sei diesen Ländern auch ein großzügiges Angebot im Bereich der zweiten Säule, der ländlichen Entwicklung, gemacht worden, wo sie in sehr bedeutendem Ausmaß **Umweltleistungen** honoriert erhalten können und die Ausgleichsbeiträge für ihre Länder, allerdings mit Kofinanzierung dieser Länder selbst, gestalten können.

Am Beispiel Österreichs werde deutlich, dass die erste Säule, jene der Marktordnungsprämien, den großen Betrieben nütze, die zweite Säule, jene der Umwelt- beziehungsweise Ausgleichsleistungen, hingegen eher den kleinen Betrieben. Es sei Österreich damit auch gelungen, seine kleinbäuerliche und bergbäuerliche Struktur zu erhalten.

Da sich die Kosten im Laufe der Zeit angleichen würden, seien nach einem Zeitraum von zehn Jahren **die gleichen Prämien** vorgesehen, wie sie auch die Betriebe in den derzeitigen Mitgliedsländern erhalten.

Zur Frage der **Transitlösung** führt Abgeordneter Schwarzenberger aus, dass, wenn der Antrag der Grünen nicht als Veto verstanden werde, er daraus herauslese, dass dieser, wenn es keine Einigung gebe, für die Verhandlungspartner geradezu eine Einladung darstellen würde, nicht

das für Österreich Optimale zuzusagen, denn dann gäbe es nach dem Jahr 2003 überhaupt keine Lösung mehr für Österreich, da der Transitvertrag, auch wenn man keine Nachfolgeregelung finde, zu diesem Zeitpunkt auslaufe.

Abgeordnete Dr. Lichtenberger habe betont, die Grünen hätten diese Anträge, auch im Tiroler Landtag, nie als Vetodrohung verstanden. Abgeordneter Schwarzenberger merkt in diesem Zusammenhang an, dass auch er in einer vom Transitverkehr betroffenen Region lebe, in der die Tauern Autobahn immer stärker frequentiert werde, dass jedoch seit einigen Jahren mit großem Nachdruck am **zweigleisigen Ausbau der Tauernbahn**, welche von Schwarzach bis Mallnitz großteils eingleisig gewesen sei, gearbeitet werde. Das Nadelöhr, das die Eisenbahn hier im Alpentransit dargestellt habe, könne damit beseitigt werden, und es werde damit sehr wohl ein Beitrag dazu geleistet, das steigende Verkehrsaufkommen von der Autobahn auf die Schiene zu verlagern.

Seine Fraktion könne daher auch dem von den Grünen eingebrachten Antrag auf Stellungnahme nicht die Zustimmung geben, denn im Extremfall würde dies bedeuten, dass der Transitvertrag auslaufe und Österreich überhaupt keine Nachfolgeregelung habe. Er vertraue deshalb viel mehr dem **Verhandlungsgeschick des Bundeskanzlers**, mit dem dieser diesbezüglich eine optimale Lösung für Österreich erzielen werde.

Abgeordnete Dr. Evelin Lichtenberger (Grüne) stellt an Abgeordneten Dr. Kronberger die Frage, wo dieser aus dem Antrag der Grünen ein Veto herauszulesen können glaubt, und betont, dass die Formulierung „über eine Transitregelung“ im Antragstext sehr bewusst gewählt sei. Sie glaubt, dass die **Politik mit Vetos**, wie sie in letzter Zeit betrieben worden sei, Österreich gerade in diesem Bereich sehr geschwächt habe, weil nicht mehr nachvollziehbar gewesen sei, um welche Inhalte es gehe, sondern letztlich nur mehr das Faktum „Veto“ vermittelt worden sei.

In Bezug auf die **Kürzung der Ökopunkte** für den Fall, dass der EURO 4-LKW als Ausnahme liberalisiert werden sollte, sei in der APA als österreichische Maximalforderung eine Kürzung um 2,9 Prozent für 2004, 5,7 Prozent für 2005 und 8,2 Prozent für 2006 veröffentlicht worden. Auf die realen Zahlen umgerechnet bedeute dies für 2004: 39,6 Prozent, für 2005: 39,2 Prozent und für 2006: 38,8 Prozent. Dies sei, wenn man es auf die Schadstoffeinträge umrechne, praktisch jenseits der Messbarkeitsgrenze.

Abgeordnete Dr. Lichtenberger bittet daher Bundeskanzler Dr. Schüssel dringend, „nicht in die EURO 4-Falle zu gehen“, solange man nicht wisse, ob ein EURO 4-LKW im Realbetrieb tatsächlich wesentlich schadstoffärmer sei als beispielsweise ein EURO 1-LKW. Wenn man diesbezüglich jetzt eine **Scheinlösung** erziele, dann würde es jedes Jahr – zumal die Verlängerung jedes Jahr vorzunehmen sei – zum gleichen Streit um Fragen kommen wie: Was sind Schadstoffeinträge? Was ist durch den Transit verursacht?

Was das **Lobbying** innerhalb des Europäischen Parlaments betreffe, so sei dieses, gerade in diesem Bereich, ein bisher noch etwas „unentdecktes Feld“ – dies gelte allerdings nicht für die Frächterlobby. Man habe im Europäischen Parlament noch die – wenngleich sehr geringe – Chance, eine gewisse Obergrenzenregelung zu erzielen. Dies sei für sie ein weiterer Beweis dafür, dass das Europäische Parlament in vielen Umwelt- und Sozialfragen vernünftiger und näher an der Bevölkerung sei als der Rat.

Die Annahme, dass der Antrag der Grünen einen Entfall der gesamten Regelung nach sich ziehen könne, sei aus ihrer Sicht falsch. Aber auch wenn die darin enthaltene Forderung keine Unterstützung von Seiten der Regierungsparteien finde, warne sie dennoch abermals davor, in die „EURO 4-Falle“ zu gehen, denn dies sei gefährlich für die Zukunft an den Transitrouten.

Abgeordneter Ing. Wilhelm Weinmeier (Freiheitliche) dankt Bundesminister Ing. Reichhold für seine Linie und für seinen Einsatz für die Transitfrage beim Rat in Brüssel, der damit die Interessen der Mehrheit der Bevölkerung vertrete. Er hoffe, dass von dieser Linie auch beim Rat in Kopenhagen nicht abgegangen werde, da sie ohnedies bereits einen Minimalkompromiss darstelle.

Der **Transitvertrag** habe ursprünglich drei Ziele verfolgt: die Schadstoffreduktion, die Lärmreduktion und die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. In der Diskussion insbesondere über die EURO 4-LKW werde bestenfalls eines dieser Ziele verfolgt. Es sei daher unbedingt notwendig, dass im Gegenzug auch Maßnahmen zur Schadstoffreduktion erfolgen und auch das Ziel der Verlagerung auf die Schiene nicht aus den Augen verloren werde.

Abgeordneter Ing. Weinmeier erinnert auch daran, dass Österreich eine **Alpenkonvention** unterzeichnet habe und dass ein Abgehen von der Reduktionsstrategie in starkem Widerspruch dazu stehen würde. Selbst wenn nicht alle Mitgliedsländer der Europäischen Union die Alpenkonvention unterzeichnet hätten, könne man dennoch nicht im Gegenzug von der darin festgelegten Linie, eine Reduktion der verkehrsbedingten Belastungen anzustreben, abgehen, auch nicht auf europäischer Ebene.

Deshalb sei es wichtig, dass die von Bundesminister Ing. Reichhold beim Rat in Brüssel eingeschlagene Linie in Kopenhagen auch durchgesetzt werde und dass vor allem das Thema nicht wieder auf einen anderen Ministerrat verschoben werde, sondern dass es dort tatsächlich zu einem Abschluss der Verhandlungen in diesem Sinne komme.

Was das Thema **Beitrittsverhandlungen mit der Türkei** betrifft, hält Abgeordneter Ing. Weinmeier es für wesentlich, sich mit dieser Frage zu beschäftigen. Natürlich könne die EU nicht Länder von vornherein von Beitrittsverhandlungen ausschließen; im Gegensatz zum Bundeskanzler sei er jedoch sehr wohl der Meinung, dass es bezüglich dieses Themas einen Diskussionsbedarf gebe. Dieser beziehe sich nicht auf die Frage der Kosten oder auf die Frage der Religion, sondern die EU müsse sich einmal klar darüber werden, ob sie über ihre geographischen Grenzen hinausgehen wolle oder nicht, denn mit gleichem Recht wie die Türkei könnten in der Folge auch andere asiatische oder möglicherweise auch afrikanische Länder ein Beitrittsansuchen einreichen. Wie solle man diese dann ablehnen, wenn man jetzt in dieser Frage keine klare Linie finde?

In dieser Frage sei vor einigen Wochen ein eklatanter Widerspruch zwischen der Linie der Grünen in Österreich und jener des grünen Abgeordneten zum Europäischen Parlament Voggenhuber festzustellen gewesen, der die gleiche Linie vertrete, die auch die Freiheitlichen vertreten.

Abgeordneter Ing. Weinmeier hält es für unehrlich, dauernd Bedingungen an die Türkei zu stellen, die diese dann natürlich auch zu erfüllen gewillt sei, ohne der Türkei klar zu sagen, was man auf Seiten der EU in dieser Frage wirklich wolle. Die Gefahr sei, damit **falsche Hoffnungen** zu wecken, die dann eine umso größere Enttäuschung nach sich ziehen würden.

Für eine gute Diskussionsgrundlage hält er den **Vorschlag der deutschen CDU/CSU**, der Türkei eine privilegierte Partnerschaft mit der Europäischen Union anzubieten. Dieses Modell solle man seiner Ansicht nach verfolgen.

Bundeskanzler Dr. Wolfgang Schüssel weist darauf hin, dass die Darstellung, Österreich habe angeboten, auf die **Mengenobergrenze** zu verzichten, nicht der Wahrheit entspreche. Es sei vielmehr, als es darum ging, überhaupt in die Verhandlungssituation zu kommen, dass Österreich über eine Verlängerung reden könne, klar gewesen, dass die anderen 14 Mitgliedstaaten dies niemals mit einer Weiterführung der Mengenobergrenze akzeptieren würden. Dies sei nicht seine Position gewesen. Er wünsche sich auch, dass Österreich die gesamte Regelung in ihrer derzeitigen Form behalten könne, aber das werde eben von den anderen Verhandlungspartnern nicht akzeptiert und das müsse man offen auf den Tisch legen.

Angesichts der Reaktion des dänischen Ratsvorsitzenden, der Österreich, so Schüssel, in Wirklichkeit auch noch höhne, möge man doch einsehen, dass es hier nicht um ein Problem zwischen der österreichischen Bundesregierung und den Parlamentsfraktionen gehe, sondern um das Problem, dass viele innerhalb der Europäischen Union nicht verstünden, dass man **in sensiblen Fragen**, die etwa die Umwelt, die Verkehrsbelastung oder auch die regionale Identität betreffen, nicht „übereinander drüberfahren“ könne, sondern dass man mehr aufeinander eingehen müsse.

Man habe ja nicht nur ein einziges Modell, sondern jeder der Anwesenden wisse, dass das Ökopunkte-Modell als ein „Insel-Modell“ mitten in ganz Europa bestenfalls eine Übergangslösung sein könne. Man habe von Seiten Österreichs vorgeschlagen, die Europäische Union möge Österreich **die Mauthoheit und die Tarifierung** überlassen, damit Österreich bestimmte sensible Zonen so bemaufen könne, wie dies in der Schweiz möglich sei, sodass Österreich dies selbst steuern könne, und die EU möge Österreich die Chance einer **Querfinanzierung** geben, sodass auch die Infrastruktur auf der Schiene – durch Tunnels, modernste Systeme und so weiter – entsprechend entwickelt werden könne. Hierzu habe es jedoch geheißen: Nein, das gehe alles nicht, denn dem stehe die Idee des Binnenmarktes entgegen – die, so Schüssel, an sich gut sei, sich hier aber geradezu pervertiere.

Daraufhin sei es das Anliegen Österreichs gewesen, den Transitvertrag zumindest in seiner Substanz zu retten. Hierzu habe es wiederum geheißen: Nein, eine Mengengrenze gehe nicht. Nun sei es natürlich möglich, auch über die Ökopunkte und über die Schadstoffemissionen eine gewisse Mengengrenzung vorzunehmen, und jetzt feilsche man um die Frage: EURO 4-LKWs – ja oder nein?

Wenn der EURO 4-LKW den EURO 1-, den EURO 2- und den EURO 3-LKW ersetzen solle, sei dies natürlich an und für sich gut. Es gehe auf der Straße nicht um die Frage der Ästhetik, sondern um die Flüssigkeit des Verkehrs, vor allem aber um die **Umweltqualität in der Region**, und diesbezüglich sei der EURO 4-LKW kein schlechtes Modell. Wenn die Standardisierung das halte, was die Kommission vorgebe und was vorgeschrieben werden würde, dann sei es im Interesse der Umwelt, dass die alten LKWs fortschreitend durch den EURO 4-LKW ersetzt werden. Dann aber brauche man eine Flexibilität bei den Ökopunkten. Im Moment zeichne sich all das nicht ab; er, Schüssel, wolle diesbezüglich keine Illusionen wecken.

Eine „absurde Legende“ sei die Darstellung des Abgeordneten Dr. Niederwieser, wonach er, Schüssel, froh darüber wäre, dass Bundesminister Ing. Reichhold gescheitert sei und Bundesministerin Dr. Ferrero-Waldner kein Ergebnis erzielt habe.

Die eigentliche Frage sei, was dann sein werde, wenn man in Kopenhagen nichts zusammenbringe. Dann müsse man in direkten Kontakt treten und sich genau überlegen, wie man hier vorgehe. Er sei nicht sicher, dass **die anderen Vierzehn** die von Österreich angestrebte Regelung jetzt einfach akzeptieren werden, insbesondere angesichts der ersten Reaktionen, die diesbezüglich zu vernehmen gewesen seien. Man hätte diese Frage ja auch etwas entspannter und konstruktiver sehen können. Wenn man das nicht wolle, dann werde es Probleme geben.

Für diesen Fall bittet Bundeskanzler Dr. Schüssel die Abgeordneten darum, dass man in dieser Frage gemeinsam vorgehen und sich gemeinsam absprechen möge und dass jeder auf seiner Ebene – etwa auf den diversen **vor dem Rat von Kopenhagen stattfindenden Parteikonventionen** – den Appell ergehen lassen möge, mitzuhelfen, damit man einen positiven Erfolg zustande bringe. Er, Schüssel, sei dazu bereit. Er ersucht in diesem Zusammenhang aber auch darum, keine Positionen zu vertreten, von denen man wisse, dass sie in Brüssel, auf der Rats-ebene, nicht mehr verhandelbar seien. Wenn das Parlament in dieser Frage helfen könnte, dann sei das natürlich in Ordnung, aber auf der Ratsebene brauche er jetzt auch die Unterstützung der persönlichen Netzwerke.

Er sei gar nicht sicher, wie das ausgehen werde, das sei „wirklich kein Spiel“. Dass er, wie ihm unterstellt worden sei, „Taktik“ betreibe, um dort zu „brillieren“, weist Bundeskanzler Dr. Schüssel entschieden zurück. Er wäre glücklich gewesen, hätte der Verkehrsminister im Ministerrat eine Lösung zustande gebracht, da es ohnedies noch **eine Reihe anderer Probleme** gebe. Er, Schüssel, glaube weiters, dass man diese gemeinsam besser lösen könne als in einer Diskussion untereinander, zumal nach seiner Einschätzung die Positionen nicht weit auseinander lägen. Alle hätten **ein** klares Ziel, nämlich eine gute Lösung für Österreich zustande zu bringen.

Obmann Dr. Heinz Fischer dankt für die ausführliche Aussprache, schließt die Debatte und bringt die beiden eingebrachten Anträge zur **Abstimmung**.

Der Antrag der Abgeordneten Dr. Eva Lichtenberger auf Stellungnahme betreffend die nötige dauerhafte und sachgerechte Lösung der Transitfrage im Hinblick auf die bevorstehende Tagung des Rates in Kopenhagen (Beilage 1/1) bleibt in der **Minderheit** und ist damit **abgelehnt**.

Der Antrag auf Stellungnahme der Abgeordneten Dr. Eva Lichtenberger, Mag. Ulrike Lunacek betreffend die EU-Rechtsverbindlichkeit des so genannten Melker Prozesses (Beilage 1/2) bleibt ebenfalls in der **Minderheit** und ist damit **abgelehnt**.

Obmann Dr. Fischer schließt die Beratungen zum Tagesordnungspunkt 1 und gibt bekannt, dass der öffentliche Teil der Sitzung damit beendet sei.

(Es folgen die Beratungen zu den Tagesordnungspunkten 2 bis 6.)

**Schluss der Beratung zum Tagesordnungspunkt 1:
18.40 Uhr**