



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.ZI.17.074/5-4-1995

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

I. ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Anschöber, Freundinnen
und Freunde vom 30. März 1995, ZI. 875/J-NR/1995,
"EU-Kommissionsentwurf zu transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN)"

XIX. GP-NR
903/AB
1995 -06- 0 1

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu den Fragen 1 und 4:

"Beabsichtigen Sie dem Kommissionsvorschlag zur Schaffung Transeuropäischer Netze (TEN) in der vorliegenden Form bei der dafür vorgesehenen Sitzung des Verkehrsministerrates zustimmen oder dies von konkreten Änderungen abhängig zu machen?"

Für den Fall, daß Sie beabsichtigen, dem vorliegenden Entwurf auch ohne wesentliche Abänderungen zuzustimmen: Wie begründen Sie dies in ökologischer und ökonomischer Hinsicht?"

Der am 7. April 1994 von der Kommission vorgelegte Vorschlag (KOM(94) 106 endg. kundgemacht in EG-ABl. Nr. C 220 vom 8. 8. 1994, S. 1 ff) für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes wird seit Sommer 1994 in den Ratsgremien beraten. Um diese Beratungen zu erleichtern hat der Verkehrsministerrat auf seinen Tagungen am 26. September und 21./22. November 1994 Orientierungsausprachen geführt und grundsätzliche Vorgaben gegeben.

Infolge dieser Orientierungsausprachen wurden im Rat bereits unter deutscher und danach unter französischer Präsidentschaft neue Entscheidungsentwürfe erstellt, durch die der Kommissionsvorschlag umgestaltet wurde.

Zudem hat die Kommission am 22. Februar 1995 einen Vorschlag zur Änderung des ursprünglichen Vorschlags angenommen, der Karten für die neuen Mitgliedstaaten und eine Liste konkreter, prioritärer Vorhaben (neuer Anhang III) enthält.

Die bisher letzte Orientierungsausprache im Verkehrsministerrat hat am 13./14. März 1995 stattgefunden, in der fünf grundsätzliche, ungelöste Problemfragen diskutiert wurden.

- 2 -

Die Frage der Zustimmung zum Kommissionsvorschlag in der Form vom 7. April 1994 stellt sich somit in dieser Art nicht mehr. Es versteht sich von selbst, daß ich nur dann einem Vorschlag zustimmen werde, wenn dieser mit den österreichischen verkehrspolitischen Grundsätzen vereinbar ist.

Zu den Fragen 2 und 3:

"Welche Änderungen des Kommissionsentwurfs werden Sie verlangen?"

Welche Änderungsvorschläge bzw. -wünsche haben Sie in der Vergangenheit diesbezüglich bereits eingebracht?"

Demnächst wird das Europäische Parlament seine Stellungnahme zum Vorschlag der Kommission abgeben. Aus den bisherigen Beratungen im Europäischen Parlament betreffend diesen Bereich geht hervor, daß das Europäische Parlament bestrebt ist, dem Gedanken des Umweltschutzes in den Leitlinien ein noch stärkeres Gewicht beizumessen. Da dies auch bisher ein österreichisches Anliegen war, werde ich im Rat natürlich die Änderungsanträge des Europäischen Parlaments betreffend eine weitere Verstärkung des Umweltschutzaspektes sowie eine Stärkung der Schiene in den TEN-Leitlinien Verkehr sicherlich unterstützen, damit diese Positionen möglichst auch im gemeinsamen Standpunkt des Rates berücksichtigt werden.

Der von der Kommission im Rahmen ihres Änderungsvorschlages am 22. Februar 1995 vorgelegte Anhang III enthält unter anderem die 14 Vorhaben, die der Europäische Rat von Essen bestätigt hat (1. Priorität des Endberichts der Christophersen-Gruppe; Brenner-Achse gehört dazu) sowie die 2. Priorität und die 3. Priorität des Endberichts der Christophersen-Gruppe (Eisenbahnvorhaben Donauachse gehört dazu) und auch Vorhaben mit Drittlandbezug.

Die Kommission wurde bereits schriftlich aufgefordert, alle 5 Bahnachsen des Protokolls Nr. 9 zum Beitrittsvertrag in den Anhang III aufzunehmen und bei den Vorhaben mit Drittlandbezug jene Teile der Donauachse, die in Drittländer führen (Wien-Bratislava/Budapest), zu berücksichtigen. Dies wird auch in den Ratsgremien noch beantragt werden, denn das Proto-

- 3 -

koll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag ist als Gesamtkonzept zur Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verstehen, wobei ein wichtiges Element in diesem Zusammenhang auch die zeitgerechte Bereitstellung der erforderlichen Bahninfrastruktur ist. Es würde den Zielen des auf Primärrechtsstufe stehenden Protokolls Nr. 9 zum Beitrittsvertrag sowie der darin von der EU eingegangenen Verpflichtung völlig zuwiderlaufen, wenn diesen Vorhaben nun in den Leitlinien nicht Priorität zuerkannt würde.

In den Ratsgremien wurden von Österreich bisher unter anderem folgende Änderungen verlangt:

- Im Zusammenhang mit den Prioritäten der Aktion TEN ist in den aktuellen Entwürfen vorgesehen, daß hierbei die Ziele der Aktion (unter anderen auch der Umweltschutz) berücksichtigt werden. Österreich hat gemeinsam mit den Niederlanden und Deutschland beantragt, daß im Zusammenhang mit den Prioritäten der Umweltschutz insbesondere berücksichtigt werden muß und dies in den Prioritäten besonders genannt werden muß.
- Im Zusammenhang mit dem Eisenbahnnetz wurde beantragt, daß die Geschwindigkeit für Hochgeschwindigkeitsausbaustrecken mit 160 km/h und nicht mit ungefähr 200 km/h festgesetzt werden soll. Im Zusammenhang damit wurde außerdem beantragt, daß die topographischen Verhältnisse berücksichtigt werden müssen. Denn der Ausbau einer konventionellen Eisenbahnstrecke zu einer Hochgeschwindigkeitsverbindung hängt entscheidend von der Geländebeschaffenheit ab und durch diese Bezugnahme auf die topographischen Verhältnisse wird außerdem klargestellt, daß eine Hochgeschwindigkeitsausbaustrecke auch Abschnitte umfassen kann, bei welchen die gemäß den Trassierungsparametern mögliche Geschwindigkeit niedriger ist.
- Hinsichtlich der Flughäfen wurde verlangt, daß die in Anhang II für Flughäfen genannten Aktionen betreffend die Verbesserung der Umweltverträglichkeit sowie die Verbesserung der Schnittstellen und der Anschlüsse an die übrigen Verkehrsträger (insbesondere Eisenbahn), die bislang nur für größere Flughäfen als Vorhaben von gemein-

samem Interesse anzusehen sind, auch für kleinere Flughäfen als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gelten. Hierdurch soll sichergestellt werden, daß diese kleineren Flughäfen nicht grundsätzlich von Gemeinschaftszuschüssen gemäß der TEN-Finanzierungsverordnung ausgeschlossen sind, wenn dort Aktionen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit hinsichtlich Lärm und Flughafenabwässer oder zur Verbesserung der Schnittstellen oder zur Verbesserung der Anschlüsse an die übrigen Verkehrsnetze geplant sind, da auch kleinere Flughäfen umweltverträglich sein müssen und gute Schnittstellen und Anschlüsse haben müssen, um ein verkehrsträgerübergreifendes Zusammenwirken möglich machen zu können.

- Außerdem wurde beantragt, daß in die Entscheidung über die Leitlinien ein Passus aufgenommen wird, der besagt, daß die Anforderungen an die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes gesondert festgelegt werden. Eine solche Bestimmung würde zumindest eine Grundlage für eine spätere EU-Regelung betreffend die Festlegung technischer Standards für Umschlaganlagen im kombinierten Verkehr bieten. Dies wurde von Österreich deshalb gefordert, da eine optimale Zusammenarbeit der Verkehrsträger eine wesentliche Voraussetzung für ihre Vernetzung und die Sicherstellung der Intermodalität ist.

Zu Frage 5:

"Für den Fall, daß Sie beabsichtigen, dem vorliegenden Entwurf auch ohne wesentliche Abänderungen zuzustimmen: Wie ist die österreichische Position zum Verkehrsprotokoll zur Rahmen-Alpenkonvention (Verzicht auf den Ausbau alpenquerender Straßenrouten) mit der Position zum TEN-Entwurf der EU-Kommission vereinbar, der den Bau alpenquerender Autobahnen vorsieht?"

Die Position des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr war stets, daß entsprechend dem grundsätzlichen Beschluß der österreichischen Bundesregierung auf österreichischem Territorium keine neuen grenzüberschreitenden Transithochleistungsstraßen zu errichten sind und dem Verkehrsträger Bahn Priorität zuzuordnen ist. Der TEN-Entwurf der EU-Kommission sieht ebenso keinen Bau neuer grenzüberschreitender Transithochleistungsstraßen vor.

- 5 -

Zu den Fragen 6, 13 und 14:

"Ist die Schaffung von TEN, insbesondere der darin vorgesehenen Straßenausbauten, mit allen Punkten der verkehrspolitischen Leitlinien Österreichs vereinbar? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?"

Sind die TEN mit österreichischen Umweltzielen und -gesetzen - wie der Klimakonvention, dem "Toronto-Ziel", dem "Ozongesetz" und dem in der Bundesverfassung vorgeschriebenen "Umfassenden Umweltschutz" - vereinbar? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?"

Welche Initiativen zur Ökologisierung und Entschärfung der TEN beabsichtigen Sie noch vor der Beschlußfassung zu ergreifen?"

Eingangs darf ich zu diesen Fragen auch auf die Beantwortung der damit in Zusammenhang stehenden Fragen 2 und 3 verweisen.

Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang auch auf die Souveränität der EU-Mitgliedstaaten bei der Infrastrukturerrichtung hinzuweisen und festzustellen, daß Mitgliedstaaten nicht dazu gezwungen werden können, die in den Leitlinien vorgesehenen Vorhaben jedenfalls zu verwirklichen (siehe auch Frage 10). Das TEN sieht jedoch für Österreich lediglich den auch seitens der Bundesregierung vorgesehenen Lückenschluß im bestehenden Autobahnnetz vor, aber keinen darüber hinausgehenden Neubau überregionaler Straßen.

Insofern ist das transeuropäische Verkehrsnetz hinsichtlich der oben genannten und in Frage 10 näher ausgeführten Grundsätze, die den transeuropäischen Netzen zugrundeliegen mit den verkehrspolitischen Leitlinien Österreichs vereinbar.

Aus gesamteuropäischer Sicht muß auch gesagt werden, daß die 14 vorrangigen, durch die Christophersen-Gruppe ausgewählten und durch den Europäischen Rat von Essen bestätigten Verkehrsvorhaben, die nun im Rahmen des von der Kommission in ihrem Änderungsvorschlag vom 22. Februar 1995 neu vorgeschlagenen Anhangs III in die Leitlinien aufgenommen werden sollen, einen deutlichen Schwerpunkt im Bereich der Schiene haben.

Aus meiner Sicht ist in diesem Zusammenhang aber auch zu sagen, daß die Verkehrsinfrastrukturpolitik nur eine Komponente der Verkehrspolitik darstellt. Die vordringlichste verkehrspolitische Maßnahme ist meiner Ansicht nach die Schaffung geeigneter politischer und

- 6 -

rechtlicher Rahmenbedingungen. Für eine dauerhafte ökologische Verkehrspolitik ist dabei entscheidend, daß durch eine Internalisierung der externen Kosten des Straßenverkehrs Kostenwahrheit erreicht wird. In diesem Zusammenhang müßte neben anderen Maßnahmen insbesondere auch die EU-Wegekostenrichtlinie angepaßt werden, die die Möglichkeiten der Kostenanlastung gegenwärtig eng begrenzt und keine Berücksichtigung externer Kosten ermöglicht.

Zu Frage 7:

"Soweit derzeit absehbar, welche TEN-Projekte werden Österreich direkt oder indirekt betreffen?"

Es ist beabsichtigt für den Ausbau der im Beitrittsvertrag genannten Eisenbahnachsen Gemeinschaftszuschüsse aus dem TEN-Budget zu beantragen.

Gegenüber der Europäischen Kommission wurden daher bereits alle im Anhang 1 zum Protokoll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag genannten Eisenbahnachsen als jene Vorhaben angemeldet, für die Österreich Gemeinschaftszuschüsse aus dem TEN-Budget beantragen wird.

Grundsätzlich sind im Zusammenhang mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz unter anderem folgende Eisenbahnachsen relevant:

- Brennerachse (München - Verona)
- Tauernachse (München - Ljubljana bzw. Tarvisio)
- Phyrn-Schoberachse (Nürnberg/Praha/München - Maribor)
- Donauachse (München - Salzburg - Wels - Budapest bzw. München - Simbach - Wels - Budapest bzw. Nürnberg - Passau - Wels - Budapest sowie Wien - Marchegg - Bratislava bzw. Wien (Flughafen) - Wolfsthal - Kittsee - Bratislava bzw. Wien - Parndorf - Kittsee - Bratislava und schließlich Wien - Ebenfurth - Sopron)
- Pontebbanaachse (Brno - Hohenau - Wien - Semmering - Tarvisio sowie Praha - Gmünd - Wien - Semmering - Tarvisio)
- Arlbergachse (Salzburg - Zürich/Lindau - Ulm)
- Süd-Ost-Spange (Wien - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Koralmtunnel - Klagenfurt - Tarvisio bzw. Budapest - Szentgotthard - Graz - Koralmtunnel - Klagenfurt - Tarvisio)

- 7 -

Zu Frage 8:

"Welche Kosten werden in Österreich durch die Implementierung der TEN anfallen und wie sollen diese Kosten in Österreich finanziert werden?"

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

Das Vorliegen eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse ist die Grundvoraussetzung für einen finanziellen Beitrag der Gemeinschaft, da die TEN-Finanzierungsverordnung auf die in den Leitlinien ausgewiesenen Vorhaben von gemeinsamem Interesse verweist. Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse muß in den Karten des Anhangs I der Leitlinien enthalten sein beziehungsweise den in Anhang II enthaltenen Spezifikationen entsprechen. Es muß außerdem den Zielen und den Prioritäten der Leitlinien entsprechen und unter Berücksichtigung des sozioökonomischen Kosten-/Nutzenverhältnisses potentiell wirtschaftlich rentabel sein. Für solche Vorhaben wird gemäß der TEN-Finanzierungsverordnung die Möglichkeit bestehen, Gemeinschaftszuschüsse zu beantragen (höchstens 10 % der Gesamtinvestitionskosten). Jedes Vorhaben wird dabei unter Berücksichtigung von Umwelt- und Sicherheitsaspekten als Ganzes bewertet, beispielsweise durch eine Kosten-Nutzen-Analyse.

Unabhängig davon besteht für die einzelnen Mitgliedstaaten keine Verpflichtung, die in den Leitlinien ausgewiesenen Vorhaben zu finanzieren. Da die Entscheidung über die Leitlinien ausdrücklich vorsehen wird, daß die Verwirklichung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse unter anderem davon abhängt, inwieweit Finanzmittel verfügbar sind, richtet sich die Realisierung der Vorhaben nach der jeweiligen Budgetsituation der Mitgliedstaaten.

In diesem Zusammenhang ist auch auf das Arbeitsübereinkommen der Regierungsparteien hinzuweisen, das vorsieht, daß im Bereich des Schienenverkehrs zur Realisierung neuer Eisenbahntransversalen neben öffentlichen Finanzierungsformen auch die Möglichkeiten privatwirtschaftlicher Finanzierungsmodelle zu prüfen sind.

- 8 -

Hinsichtlich des Finanzbedarfs für den Ausbau des TEN-Eisenbahnnetzes darf ich auf die dieser Anfrage angeschlossenen Tabellen verweisen. Für Daten über die Finanzerfordernisse im Zusammenhang mit Straßenbauprojekte wäre das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zuständig.

Zu Frage 9:

"Welche finanziellen Beiträge wird Österreich über Zahlungen bzw. Beteiligungen an EU-Finanzierungsinstrumenten (EIB, EIF, Kohäsions- und Regionalentwicklungsfonds) zur Finanzierung der TEN leisten?"

Diese Frage fällt in die Zuständigkeit des Bundesministers für Finanzen.

Zu Frage 10:

"Sind die TEN aus Ihrer Sicht mit dem Prinzip der Subsidiarität vereinbar? Bitte begründen Sie Ihre Antwort."

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip soll die Gemeinschaft in den Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, nur dann und nur soweit tätig werden als die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können.

Die Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz stellen einen allgemeinen Bezugsrahmen für Maßnahmen im Hinblick auf die Vorhaben von gemeinsamem europäischen Interesse dar.

Die Entscheidung über die Leitlinien wird vorsehen, daß die Vorhaben von gemeinsamem Interesse ein gemeinsames Ziel bilden, dessen Verwirklichung davon abhängt, wie weit die Vorhaben planerisch ausgereift sind und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind. Unter dem Begriff planerische Reife sind insbesondere auch alle nach innerstaatlichem Recht notwendigen Erfordernisse für die Vorhabensverwirklichung mitumfaßt. Es ist somit sichergestellt, daß die Mitgliedstaaten nicht dazu gezwungen werden können, die in den Leitlinien genannten Vorhaben zu verwirklichen.

- 9 -

Die Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz entsprechen dem Subsidiaritätsprinzip, da die Mitgliedstaaten die genauen Einzelheiten der Projekte, ihre Streckenführung, ihre Finanzierung und die Schritte zur Durchführung nach den einzelstaatlichen Planungsvorschriften festlegen.

Zu Fragen 11 und 12:

"Wie wird der österreichische Bundesverkehrswegeplan mit den TEN abgestimmt?"

Stellen die TEN Ihrer Meinung nach ein Präjudiz für die Entwicklung des Bundesverkehrswegeplans dar? Wenn ja, warum und in welcher Weise? Wenn nein, warum nicht?"

Wie bereits zu Frage 10 ausgeführt besteht für die Mitgliedstaaten kein Zwang, die in den Leitlinien genannten Vorhaben jedenfalls durchzuführen. Die entscheidende Bedeutung kommt daher weiterhin den nationalen Planungen der Mitgliedstaaten zu.

Das Ziel des österreichischen Bundesverkehrswegeplans ist es, der österreichischen Verkehrspolitik ein übergeordnetes Planungsinstrumentarium für alle Verkehrsinfrastrukturvorhaben an die Hand zu geben, deren Realisierung beziehungsweise Finanzierung in die Kompetenz des Bundes fällt. Durch den Bundesverkehrswegeplan wird es möglich sein, Verkehrsinfrastrukturvorhaben unter Zugrundelegung fundierter Beurteilungskriterien zu bewerten und Reihungsvorschläge zu erstellen. Diese zur Zeit noch nicht zur Verfügung stehenden Bewertungsergebnisse werden selbstverständlich auch Auswirkungen auf die von Österreich im Zusammenhang mit den Leitlinien genannten Vorhaben haben.

Der österreichische Bundesverkehrswegeplan ist derzeit in Ausarbeitung und soll bis Ende 1996 fertiggestellt werden. Die Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz sollen nach Möglichkeit noch im heurigen Jahr verabschiedet werden, denn der Europäische Rat hat bei seiner Tagung in Essen am 9./10. Dezember 1994 den Rat und das Europäische Parlament bereits ersucht, rasch die Beschlüsse über die Leitlinien für Verkehr zu fassen.

Es ist geplant, die Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz erstmals 1999 und danach alle fünf Jahren zu überprüfen. Die Ergebnisse des österreichischen Bundesverkehrs-

- 10 -

wegeplans werden dabei bei der Anpassung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf österreichischem Territorium zu berücksichtigen sein.

Ein wesentlicher Anhaltspunkt bei der Definition des österreichischen Eisenbahnnetzes im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind die in Anhang 1 des Protokolls Nr. 9 zum Beitrittsvertrag genannten Achsen für den Schienenverkehr und den kombinierten Verkehr. Diese Vorhaben werden auch im Zusammenhang mit dem österreichischen Bundesverkehrswegeplan von besonderer Bedeutung sein.

Im Zusammenhang mit diesen Fragen möchte ich auch auf die EntschlieÙung des Nationalrates vom 9. Februar 1995 betreffend die EU-kompatible Ausarbeitung des österreichischen Bundesverkehrswegeplans hinweisen, in der ich ersucht werde, "die Arbeiten zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans zügig fortzusetzen und darin den Forderungen nach Verbesserung und Sicherung gesellschaftlich erwünschter Mobilität, den Anforderungen einer ausgewogenen regionalen Wirtschaftsentwicklung, der Forcierung des kombinierten Verkehrs und der Erhöhung der Verkehrssicherheit möglichst Rechnung zu tragen und auf die Harmonisierung mit der europäischen Verkehrsinfrastrukturpolitik und der Verkehrskonzepte der EU einzuwirken, wobei die Verringerung der Belastungen für Bevölkerung und Umwelt ein wesentliches Element sein sollte."

Zu Frage 15:

"Wann wird die von der Europäischen Kommission im Dezember 1994 in Auftrag gegebene Studie über die Auswirkungen der TEN vorliegen und in welcher Weise werden die Studienergebnisse bei der Entscheidungsfindung des Ministerrates berücksichtigt werden?"

Die Europäische Kommission hat meines Wissens im Jahr 1994 eine derartige Studie noch nicht definitiv in Auftrag gegeben, sondern lediglich im November 1994 ausgeschrieben. Nach den mir vorliegenden Informationen ist bis dato noch keine Vergabe erfolgt. Die Studie soll eine Bewertung der Methodologien für die Vorhersage von durch neue Verkehrsinfrastruktur induzierten Verkehr ermöglichen.

Diese Studie behandelt daher nicht die konkreten Auswirkungen des transeuropäischen Ver-

- 11 -

kehrnetzes, die Studie soll vielmehr Empfehlungen für die Vorhersagemethodologie betreffend den Verkehr, der durch das von der Europäischen Kommission vorgeschlagene transeuropäische Verkehrsnetz induziert wird, abgeben.

Da die Studie sich über 6 Monate (ab Unterzeichnung der entsprechenden Verträge) erstrecken soll, wird sie frühestens im Spätherbst des Jahres abgeschlossen werden können. Der Europäische Rat hat bei seiner Tagung in Essen am 9./10. Dezember 1994 den Rat und das Europäische Parlament bereits ersucht, rasch die Beschlüsse über die Leitlinien für Verkehr zu fassen. Daher soll nachdem eine Stellungnahme des Europäischen Parlaments erfolgt ist, beim Verkehrsministerrat im Juni des Jahres die Einigung über einen gemeinsamen Standpunkt des Rates betreffend die Leitlinien über das transeuropäische Verkehrsnetz erfolgen.

Verkehrsvorhersagen, die aufgrund der in der genannten Studie entwickelten Methodologie erstellt werden, werden daher voraussichtlich bei der in den Leitlinien in festen Zeitabständen vorhergesehenen Überprüfung der Leitlinien berücksichtigt werden.

Zu den Fragen 16, 17 und 18:

"Werden Sie sich dafür einsetzen, daß für sämtliche TEN-Projekte (auch die A-Prioritäts-Vorhaben) eine Konzept-UVV durchzuführen ist? Wenn ja, welche Initiativen werden Sie diesbezüglich ergreifen? Wenn nein, warum nicht?"

Werden Sie sich dafür einsetzen, daß eine Beschlußfassung der TEN erst nach Vorliegen detaillierter Wirkungsanalysen von TEN hinsichtlich ökologischer und ökonomischer Effekte (CO₂-Emissionen, Luftschadstoff-Emissionen, Verkehrsaufkommen/Verkehrsinduktion, externe Kosten, Struktur- und Regionalentwicklung, Least-Cost Planning) erfolgen soll? Wenn ja, welche Initiativen werden Sie diesbezüglich ergreifen? Wenn nein, warum nicht?"

Werden Sie sich dafür einsetzen, daß eine Beschlußfassung des Kommissionsvorschlages für die Schaffung der TEN erst nach einer Anpassung des TEN-Gesamtprogrammes an die ökologischen Zielsetzungen der EU erfolgen soll? Wenn ja, welche Initiativen werden Sie diesbezüglich ergreifen? Wenn nein, warum nicht?"

Zu diesen Fragen ist anzumerken, daß für die Frage einer Umweltverträglichkeitsprüfung eine Zuständigkeit des Bundesministeriums für Umwelt besteht.

Zu diesen Fragen ist erstens festzuhalten, daß gemäß den Ausführungen der Kommission in der Begründung des Kommissionsvorschlages vom April 1994 jedes Vorhaben für das ein

- 12 -

Mitgliedstaat Gemeinschaftszuschüsse beantragt, unter Berücksichtigung von Umweltaspekten als Ganzes bewertet wird (z.B. durch eine Kosten-Nutzer-Analyse).

Zweitens ist darauf hinzuweisen, daß hinsichtlich der TEN-Finanzierungsverordnung der Rat am 31. März dieses Jahres bereits einen gemeinsamen Standpunkt gefaßt hat und gemäß Artikel 6 dieses gemeinsamen Standpunkts vorgesehen ist, daß bei der Entscheidung über die Gewährung des Gemeinschaftszuschusses auch die Folgen für die Umwelt berücksichtigt werden.

Drittens wird daran erinnert, daß gemäß Richtlinie 85/337/EWG (UVP-Richtlinie) alle Vorhaben betreffend Autobahnen, Schnellstraßen, Eisenbahnfernverkehrsstrecken, Flugplätze mit einer bestimmten Start- und Landebahngrundlänge sowie Schifffahrtswege und Häfen für die Binnenschifffahrt, die Schiffen mit mehr als 1 350 Tonnen zugänglich sind, jedenfalls einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen.

Im Zusammenhang mit einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung ist auch darauf hinzuweisen, daß die Generaldirektion XI der Kommission plant, dem Rat einen Vorschlag für eine Richtlinie zur strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung vorzulegen.

Die Kommission hat im Zusammenhang mit einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung des gesamten TEN-Programms Verkehr bereits in der Begründung ihres Kommissionsvorschlags vom April 1994 folgendes ausgeführt:

"Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik müssen gemäß Artikel 130r des Vertrages Umweltmaßnahmen ins Auge gefaßt werden. Infrastrukturmaßnahmen beeinflussen diese Politik, und die Gestaltung des künftigen transeuropäischen Verkehrsnetzes sollte dazu beitragen, daß die von der Gemeinschaft festgelegten Umweltziele erreicht werden. Hierfür sind in erster Linie standardisierte und anerkannte Methoden zur Prüfung der Auswirkungen des Netzes auf die natürliche Umwelt und auf die Lebensbedingungen erforderlich. Diese Methoden müssen Eingang finden in die strategische Bewertung der Umweltbelastungen, die mit fortschreitendem Ausbau des Netzes vorgenommen wird. Im Anschluß an solche Bewertungen muß festgelegt werden, wie das Netz aussehen soll, damit im Hinblick auf das Ziel einer

- 13 -

auf Dauer tragbaren Mobilität die negativen Auswirkungen des Netzes auf die Umwelt möglichst gering gehalten werden."

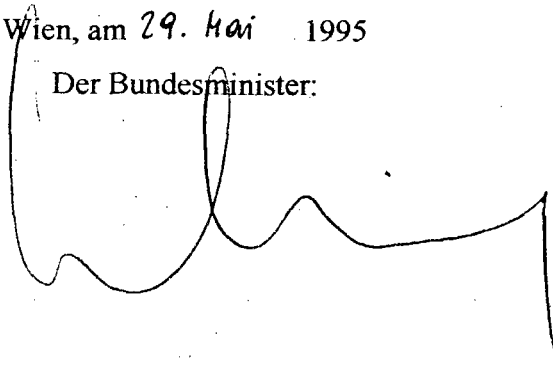
Auch nach Ansicht der Kommission müssen umweltbezogene Fragen bei der Arbeit am TEN eine entscheidende Rolle spielen. Der Gedanke einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung des gesamten TEN-Programms Verkehr wird in diesem Zusammenhang grundsätzlich von mir begrüßt. Zu den umweltrelevanten Auswirkungen des Netzes für Hochgeschwindigkeitszüge wurde bereits eine Untersuchung durchgeführt.

Gegenwärtig fehlt es aber nach Ansicht der Kommission noch an einer zufriedenstellenden Methode für eine aussagekräftige Umweltverträglichkeitsprüfung eines gesamten strategischen Programms wie zum Beispiel des intermodalen transeuropäischen Verkehrsnetzes. Deshalb wird zur Zeit an der Entwicklung eines praktischen und zufriedenstellenden Ansatzes gearbeitet.

Da der Europäische Rat bei seiner Tagung in Essen am 9./10. Dezember 1994 den Rat und das Europäische Parlament bereits ersucht hat, rasch die Beschlüsse über die Leitlinien für Verkehr zu fassen und daher beim Verkehrsministerrat im Juni des Jahres ein gemeinsamer Standpunkt des Rates gefaßt werden soll, werden bis zum Zeitpunkt der Beschlußfassung über die Leitlinien des transeuropäischen Verkehrsnetzes noch keine Ergebnisse hinsichtlich der oben genannten, derzeit im Gange befindlichen Arbeiten vorliegen. Diese Ergebnisse werden daher erst bei der in den aktuellen Leitlinienentwürfen in festen Zeitabständen vorhergesehenen Überprüfung der Leitlinien berücksichtigt werden können.

Wien, am 29. Mai 1995

Der Bundesminister:



Vorschlag für
INFRASTRUKTUR - INVESTITIONEN auf TEN (Trans European Network) - Achsen
 (Entwurf)

Vorhaben	Gesamt- kosten	Investition bis 1994	Kosten ab 1995	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 ff
Salzburg - Rosenbach	6.206	1.926	4.280	413	607	621	480	504	395	335	200	200	307	18	50	100	50		
Salzbg.-Rosenb.(2. Stufe)	3.800		3.800										300	300	300	300	300	300	2.000
TAJERNACHSE	10.006	1.926	8.080	413	607	621	480	504	395	335	200	200	607	318	350	400	350	300	2.000
<i>Unf. Innsbrucr (nachr.)</i>	<i>3.000</i>	<i>3.000</i>	<i>(HL-AG)</i>																
Kufstein - Brenner	3.938	2.956	982	400	300	151	121	10											
<i>4-g. Ausb. Baumk.-Kufstein</i>	<i>18.400</i>	<i>(nachr.)</i>	<i>18.400</i>	<i>360</i>	<i>440</i>	<i>2500</i>	<i>3000</i>	<i>3000</i>	<i>1600</i>	<i>1100</i>	<i>750</i>	<i>650</i>	<i>750</i>	<i>720</i>	<i>720</i>	<i>750</i>	<i>750</i>	<i>750</i>	<i>560</i>
BRENNERACHSE	3.938	2.956	982	400	300	151	121	10											
Landeck - Braz (Arlbergb.)	2.838	303	2.535	210	120	127	120	120	120	140	120	120	120	200	250	250	250	268	
Bludenz-Braz	886	30	856	22	20	35						50	150	200	200	179			
ARLBERGACHSE	3.725	333	3.391	232	140	162	120	120	120	140	120	170	270	400	450	429	250	268	
SO-Spange (Planung)	500		500		20	20	20	20	20	20	80	100	100	100					
SO-Spange (Teilrealisier.)	700		700												150	150	200	200	
SÜDOSTSP. (teilw.)	1.200		1.200		20	20	20	20	20	20	80	100	100	100	150	150	200	200	
SUMME	74.215	16.570	57.645	3.677	4.364	3.800	3.490	3.469	3.375	2.818	2.320	2.600	3.236	2.983	3.200	3.629	3.285	2.325	8.595

SUMME nachr.	73.610
---------------------	---------------

Beträge in Mio ÖS (Freisbasis 1994)

1) Wegen der derzeit bestehenden Unklarheiten bei der Finanzierung kann aus ho. Sicht keine Aufteilung auf Jahresquoten angegeben werden. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, daß insgesamt für diese Projekte im langjährigen Schnitt Jahresquoten von 2-3 Mrd. S (zusätzlich zu den o.a. Summen) benötigt werden.

Die Jahresquoten orientieren sich an der derzeitigen Budgetsituation. In Abhängigkeit von der nationalen und internationalen Beschäftigungssituation können diese Quoten unter günstigen Umständen um ca. 80% gesteigert werden. Vorhaben des Nahverkehrs sowie das Projekt München - Verona der Brennerachse wurden in vorstehender Aufstellung nicht berücksichtigt. Als Güterterminals wurden nur Wien-Inzersdorf, Graz und Fürnitz berücksichtigt.

Vorschlag für **BEILAGE**
INFRASTRUKTUR - INVESTITIONEN auf TEN (Trans European Network) - Achsen
(Entwurf)

Vorhaben	Gesamtkosten	Investition bis 1994	Kosten ab 1995	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 II
<i>Wien-St.Pölten (nachr.)</i>	11.000	(HL-AG)1)																	
St.Pölten-Attnang-P.	7.954	4.404	3.550	426	478	638	603	600	600	205									
<i>St.Pölten-Attnang-P.(nachr.)</i>	9.400	(HL-AG)1)																	
<i>Westbahnausb.4-gl.(nachr.)</i>	17.710	1)																	
WienSüd - Nickelsdorf	879	777	102	70	32														
WienS.-Nickelsd.,Rational.	350		350		60	60	60	60	60	50									
<i>Lainzer Tunnel (nachr.)</i>	7.900	(HL-AG)1)																	
Wien West -Hütteldorf	1.600		1.500				100	200	100					200	300	300	200	100	
Laaerberg tunnel	1.900		1.900	20	20	20	50	100	300	400	400	400	190						
Parndorf-Kittsee	860	167	693	200	200	200	93												
Bf. Wien Fernverkehrst.	2.300		2.300	10	10								400	400	400	400	400	280	
Güterterm. Wien Inzersdf.	2.709	9	2.700	50	750	300	450	400	400	350									
S 7 (Wien - Flughf. - Kittsee)	5.063	236	4.827	400	300	200	221	210	220	233			100	100	100	100	100	150	2.399
DONAUACHSE	23.516	5.594	17.922	1.176	1.850	1.418	1.578	1.570	1.680	1.238	400	400	690	700	800	800	700	530	2.399
Pottendorferlinie (Wp-Nb)	294	283	11	11															
Pottendorferlinie (sel.Ausb.)	2.805		2.805	40	100	150	150	250	250	250	250	250	250	250	250	250	115		
Wr. Neust. - Gloggnitz	1.600		1.600	105	115	210	300	260	260				100	100	100	50			
<i>Gloggnitz - Mürzz.(nachr.)</i>	6.200	(HL-AG)1)																	
Mürzzuschl.-Bruck/M.	1.000		1.000					20	20	100	200	250	70			100	100	100	400
Knoten Obersteierm.	8.041	876	7.165	390	390	300	300	300	300	300	300	300	300	400	500	500	500	500	1.585
GUZ Fürnitz	417	161	255	38	80	100	37												
Wien - Breclav	1.600		1.600													200	200	200	1.000
St. Veit/G. - Klagenfurt	620	293	327	120	120	87													
Arnoldstein-Thörl/Maglern	369	214	155	52	52	51													
PONTEBBANA	16.745	1.827	14.918	756	857	898	787	830	830	650	750	800	720	750	850	1.100	915	800	2.625
Wels - Passau	1.691	712	979	350	250	250	129												
St. Michael - Selzthal	4.914	2.965	1.949	150	200	200	200	200	200	200	200	200	199						
Selzthal - Linz	2.325	223	2.101	140	80	40	15	15	15	20	20	180	200	300	300	300	300	176	
Selzthal - Bischofsh.	2.727	20	2.707	45	60	40	40	15	15	15	250	250	250	250	250	250	250	250	477
Güterterm. Graz	1.429	14	1.415	15				185	100	200	300	300	200	115					
Graz - Splelfeld/Str.	2.000		2.000											50	50	200	300	300	1.100
PYHRN-SCHOBER	15.086	3.934	11.152	700	590	530	384	415	330	435	770	930	849	715	600	750	850	726	1.577