

329/AB

Die Abgeordneten zum Nationalrat Brigitte Tegischer und Genossen haben am 13.3.1996 an mich eine schriftliche Anfrage mit der Nr. 279/J betreffend „Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention“ gerichtet. Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit - in Kopie beigeschlossene Anfrage beehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

ad 1

Zunächst möchte ich klarstellen, daß die Verhandlungen nicht gescheitert sind, sondern lediglich noch nicht abgeschlossen wurden und, nicht zuletzt auf Betreiben Österreichs, fortgesetzt werden.

Ich habe bereits anlässlich der letzten Ministerkonferenz vom 27. Februar 1996 in Brdo eine außerordentliche Ministerrunde, die sich ausschließlich mit den noch offenen Fragen zum Verkehrsprotokoll befassen wird, in Aussicht gestellt.

ad 2

Das Verhandlungsmandat stand stets im Einklang mit der entsprechenden Position des Nationalen Komitees, in dem neben den betroffenen Bundesministerien und den österreichischen Bundesländern samt Verbindungsstelle auch nationale Nichtregierungsorganisationen und die Sozialpartner vertreten sind. Basierend auf dieser breiten Diskussionsplattform war es Österreich und meinem Ressort als dem federführenden Ministerium von Anfang an möglich, eine harmonisierte und einheitliche österreichische Position präsentieren zu können, womit sich Österreich als seriöser Vertragspartner im Rahmen der Alpenkonvention etablieren konnte.

ad 3

Da die Alpenkonvention ein multilateraler Vertrag ist, dessen Umsetzung neben Österreich acht weitere Vertragspartner mitgestalten, wird die Frage der weiteren Aktivitäten zur Implementierung der Alpenkonvention nur im Kreis aller Vertragsparteien und Signatäre der Alpenkonvention diskutiert und beschlossen werden können.

Gerade Österreichs konsequente Haltung zur Frage des Alpentransits hat nicht nur zu der gegenwärtig geführten breiten Diskussion, sondern auch zu einem schrittweisen Umdenken bei einzelnen Vertragsparteien, wie z.B. Frankreich, geführt.

ad 4

Im Zuge der letzten unter österreichischem Vorsitz abgehaltenen Gesprächsrunde zum Art. 7 des Verkehrsprotokolls vom 12./13. Februar 1996 in Wien hat sich gegenständliche Formulierung in den Verhandlungen entwickelt.

Da bekanntlich das Ergebnis dieser Verhandlungsrunde zum Art. 7 anlässlich der darauffolgenden Ministerkonferenz in Brdo, am 27. Februar, nicht die Zustimmung aller Vertragspartner finden konnte, ist nun auch die Diskussion zu diesem auch in Österreich nicht unumstrittenen Abs. 2 wieder offen.

Die Formulierung „rechtlich-verbindliche Dokumente“ wurde gewählt, um der Verschiedenartigkeit der Rechtsordnungen der einzelnen Vertragspartner Rechnung zu tragen.

ad 5

Ich möchte klarstellen, daß es gegenwärtig keine rechtliche Möglichkeit - sei es national oder völkerrechtlich - gibt, um die von Ihnen angesprochenen Einzelprojekte in den Nachbarstaaten zu verhindern. Das Verkehrsprotokoll soll für die Alpen-

staaten Kriterien entwickeln, unter welchen derartige Straßenbauvorhaben generell noch möglich sein dürfen. Die Durchsetzung des österreichischen Anliegens, Einigung über möglichst restriktive Kriterien zu erzielen, gestaltet sich nicht zuletzt deshalb so schwierig, weil es eine echte Weiterbildung der derzeitigen Rechtssituation darstellen würde.

Hinsichtlich der Cavallino-Tunnel-Variante unterstütze ich die Haltung, wie sie in der Resolution der Bürgermeister der betroffenen Gemeinden vom 29. März 1996 zum Ausdruck kam.

ad 6

Nachdem Österreich bereits zwei Jahre lang die Forderung, keine neuen hochrangigen Straßenverkehrsachsen zur Überwindung des Alpenbogens mehr zu bauen, vehement in den Verhandlungen vertreten hat, hat sich auch die ARGE ALP in ihrem Beschluß vom 29./30. Juni 1995 in Mantua mit der österreichischen Haltung solidarisiert. Ich hoffe, daß die ARGE ALP, in der u.a. auch Bayern und die Lombardei vertreten sind, ihren Einfluß gerade in Deutschland und in Italien dazu benützt, um den österreichischen Anliegen zum Durchbruch zu verhelfen.

ad 7

Dieser Schwerpunkt wird im Art. 5, Abs. 4 des Entwurfs des Verkehrsprotokolls behandelt. Gegenwärtig konzentrieren sich die Arbeiten auf den zentralen Artikel 7, den Artikel mit der größten politischen Aussagekraft. Nach Lösung dieser für Österreich essentiellen Frage werden auch die restlichen Bestimmungen des Protokollentwurfs Verkehr einer weiteren Überarbeitung unterzogen werden.

ad 8

Ich werde auch weiterhin alles in meinem Zuständigkeitsbereich Mögliche unternehmen, um die Alpen transitproblematik im Verkehrsprotokoll einer Lösung zuzuführen, die den Vorgaben der Alpenkonvention und der Berchtesgadener Resolution entspricht. Die Chancen für eine völkerrechtlich bindende Regelung für ein Bauverbot von neuen, hochrangigen, grenzüberschreitenden, alpenquerenden Straßenprojekten sehe ich nach wie vor; ob Österreich sich jedoch - angesichts des vehementen Widerstandes bzw. der Passivität betroffener Länder - durchsetzen kann, ist völlig offen.

ad 9

Mit der Umsetzung der Alpenkonvention als Schutzinstrument für den Alpenbogen wurde bereits 1989 begonnen, indem einzelne Arbeitsgruppen mit der Ausarbeitung von Protokollen beauftragt wurden. Weiters wird gegenwärtig im Rahmen der Arbeitsgruppe „Observatorium“ ein alpenweites und dezentral organisiertes Informations- und Beobachtungssystem eingerichtet und anhand einzelner Pilotprojekte und auch im Rahmen der Implementierung bereits finalisierter Protokolle, erprobt.

Österreich hat sich seit Anbeginn der Arbeiten - nicht zuletzt als Vorsitzland verantwortlich für die Ausarbeitung der Alpenkonvention - in zahlreichen Initiativen als Vorreiter für den Alpenschutz etabliert.