

5396/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5703/J - NR/1999, betreffend Maßnahmen gegen verkehrsmäßige Auswirkungen der Ost - Erweiterung, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 2. Februar 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 7:

Mein Ressort hat im Hinblick auf eine langfristig ökologisch tragbare Lösung im Verkehrsbereich mit den MOEL bereits seit der Ostöffnung begonnen, moderne, verkehrsträgerübergreifende Güterverkehrsabkommen zu verhandeln und abzuschließen, die bereits zu diesem frühen Zeitpunkt sicherstellen sollten, daß die Integration der MOEL schrittweise und unter der Voraussetzung der gleichzeitigen Harmonisierung der Sozial-, technischen und Umweltvorschriften erfolgt. So wurden im Rahmen dieser Abkommen konkrete Förderungsmaßnahmen für den Schienen- und den kombinierten Verkehr (z.B. Belohnungssysteme für die Benutzung der Rollenden Landstraßen) vereinbart, um langfristig eine möglichst weitgehende Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu gewährleisten. Durch die Bindung eines Teils der Kontingente für den Straßengüterverkehr an den Einsatz moderner, lärm- und schadstoffarmer Lkw wird darüber hinaus gewährleistet, daß die MOEL in moderne Fahrzeugflotten investieren und so der verbleibende Straßengüterverkehr auf möglichst umweltschonende Art und Weise abgewickelt wird.

Alle diese Maßnahmen haben dazu geführt, daß der Verkehr aus den MOBL heute in nicht unbeträchtlichem Ausmaß auf der Schiene bzw. im kombinierten Verkehr und im Straßengüterverkehr größtenteils mit Fahrzeugen abgewickelt wird, die die entsprechenden EU - Standards erfüllen.

Aufgabe der Beitrittsverhandlungen im Verkehrsbereich wird es daher sein, sicherzustellen, daß die positiven Wirkungen der bestehenden Abkommen jedenfalls auch nach dem Beitritt der Kandidatenländer zur EU aufrecht bleiben. Zu diesem Zweck darf die Öffnung des EU - Straßengüterverkehrsmarktes für die MOEL aus österreichischer Sicht nur schrittweise erfolgen und muß von entsprechenden Maßnahmen begleitet werden, die eine Veränderung des Modal Split zuungunsten des umweltfreundlichen Schienenverkehrs verhindern. Zu diesen Maßnahmen gehören einerseits die umfassende und effektive Kontrolle der tatsächlichen Umsetzung und Anwendung des Acquis bezüglich technischer, Umwelt - und Sozialstandards im Verkehrsbereich, andererseits konkrete (inklusive finanzielle) Maßnahmen zur Förderung des Schienen- und kombinierten Verkehrs in den MOEL.

Ich werde in diesem Zusammenhang nicht nur entsprechende Übergangsfristen für den Marktzugang der MOEL im Straßengüterverkehrsbereich fordern, sondern darüber hinaus - wie schon bisher - für die rasche Weiterentwicklung der EU - Verkehrspolitik in Richtung "sustainable mobility" eintreten. Die aus meiner Sicht im Hinblick auf die Verlagerung des Verkehrs auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger bzw. Vermeidung unnötiger Straßenverkehre wesentlichste und - gerade auch im Hinblick auf den Beitritt der MOEL - dringendste Aufgabe in diesem Zusammenhang ist die schrittweise Herstellung der Kostenwahrheit im Verkehr durch die Anlastung aller (auch der externen) Kosten an die Verursacher. Ein erster wichtiger Schritt in Richtung Kostenwahrheit wird dabei aus meiner Sicht die geplante Einführung des Road Pricing - Systems für Lkw auf dem gesamten österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz sein, welches insbesondere auch den Ost - West - Verkehr erfassen wird.

Zu Frage 3:

Bereits derzeit existieren innerhalb der EU eine Reihe von Programmen und Initiativen, die infrastrukturelle Maßnahmen über den EU - Raum hinaus zum Ziel haben.

Neben den einschlägigen PHARE - Programmen und dem Finanzierungsinstrumentarium der

Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung ist vor allem das TINA - Projekt zu nennen.

Zur Vorbereitung der Ausdehnung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf die beitrittswilligen Länder im Rahmen der EU - Osterweiterung wurde diese Initiative ins Leben gerufen (Transport Infrastructure Needs Assessment - TINA). Österreich hat den Vorsitz in der TINA - Gruppe „Mitteleuropa“ übernommen und auch das TINA - Sekretariat hat seinen Sitz in Wien. Im Juni 1998 wurde in Wien eine weitestgehende Einigung über das TINA - Netz erzielt, wobei ich festhalten möchte, daß dieses Netz alle Schienenverbindungen, die in den TEN zwischen Österreich und den mittel - osteuropäischen Staaten vorgesehen sind, fortsetzt.

In der Agenda 2000 wurde von der Europäischen Kommission eine „Heranführungshilfe“ für die mittel - und osteuropäischen Beitrittsländer vorgeschlagen, die neben einem Instrument zur Agrarförderung auch ein entsprechendes Programm zur Strukturförderung (ISPA) umfaßt. Durch ISPA werden ab dem Jahr 2000 Umwelt - und Verkehrsmaßnahmen finanziell unterstützt, die auf die Förderung eines nachhaltigen Verkehrs abzielen.

Die Kosten für die Errichtung des TINA - Netzes in den mittel - und osteuropäischen Beitrittsländern bis zum Jahr 2015 werden derzeit auf ca. 89 Mrd. EURO geschätzt. Österreich hat sich im Rahmen von TINA stets dafür eingesetzt, im Sinne einer nachhaltigen Mobilität, vor allem Schieneninfrastrukturvorhaben in diesen Ländern zu unterstützen.

Überdies möchte ich festhalten, daß Österreich selbst versucht, Schieneninfrastrukturprojekte in seinen unmittelbaren osteuropäischen Nachbarstaaten, die auch für die österreichische Schienenverkehrs politik von großem Interesse sind, mitzufinanzieren. Das Kombi - Terminal Sopron ist bereits realisiert, in der Slowakei ist ein weiteres derartiges Projekt vereinbart.

Zu Frage 4:

Selbstverständlich. Siehe hierzu auch Antwort auf die Fragen 1, 2 und 7.

Zu Frage 5:

Die Zusammenarbeit in Verkehrsangelegenheiten zwischen dem deutschen Bundesverkehrsministerium und meinem Ressort ist eine ständige, enge und ausgezeichnete und wird ins -

besondere auch bei den Beitrittsverhandlungen über den Verkehrsbereich entscheidend dazu beitragen, sicherzustellen, daß die Anliegen der in diesem Bereich hauptbetroffenen Mitgliedstaaten Deutschland und Österreich entsprechend berücksichtigt werden. Die Gespräche mit meinem deutschen Kollegen MÜNTEFERING haben ein hohes Maß an Übereinstimmung, was die wesentlichen Ziele der Beitrittsverhandlungen über den Verkehrsbereich betrifft, erkennen lassen. So geht auch die deutsche Seite davon aus, daß parallel zur schrittweisen Öffnung des EU - Verkehrsmarktes für die neu beitretenden Staaten jedenfalls sichergestellt werden muß, daß die technischen, Sozial - und Umweltstandards von den MOEL umgesetzt und tatsächlich in vollem Umfang eingehalten werden und daß umfassende Maßnahmen im Bereich des Schienen - und des kombinierten Verkehrs notwendig sind, die gewährleisten, daß der bestehende günstige Modal - Split mit diesen Staaten auch nach dem Beitritt erhalten bleibt.

Zu Frage 6:

Die Arbeiten zur Umsetzung des von der Kommission am 22. Juli 1998 vorgelegten Weißbuchs über faire Preise für die Infrastrukturbenutzung in der EU sind derzeit im Gange und werden von meinem Ressort aktiv und nachhaltig unterstützt und forciert. Ich habe in den im Verkehrs - ministerrat diesbezüglich abgehaltenen Debatten stets mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß die Herstellung der Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr durch die Anlastung aller (auch der externen) Kosten an die Verursacher eines der prioritären Ziele der europäischen Verkehrs - politik sein muß, welches im Hinblick auf die notwendige Verbesserung der Wettbewerbs - chancen der umweltfreundlichen Verkehrsträger - insbesondere auch im Hinblick auf die geplante Erweiterung der Union - rasch und konsequent verfolgt werden muß. Tatsache ist, daß Österreich jener EU - Mitgliedstaat ist, welcher am vehementesten und am konsequentesten für die Anlastung externer Kostenelemente im Straßengüterverkehr eintritt und diesbezüglich bereits viel Überzeugungsarbeit geleistet hat. Damit konnte nicht zuletzt sichergestellt werden, daß dieses im Hinblick auf die Nachhaltigkeit des europäischen Verkehrssystems entscheidende Thema nunmehr einen prominenten Stellenwert auf der Agenda der europäischen Verkehrs - politik einnimmt.