

1229/AB XXI.GP

Eingelangt am:13.11.2000

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1266/J - NR/2000, betreffend Ausbau der verkehrspolitischen Anbindung Österreichs an das nördliche Europa, die die Abgeordneten Gassner und GenossInnen am 21. September 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zu den Fragen 1 und 2:**

Wie Ihnen bekannt ist, hat sich die Bundesregierung in ihrem Regierungsprogramm den umweltfreundlichen Ausbau von Bahn -, Straßen und Wasserstraßen zum Ziel gesetzt und sich darüberhinaus dazu bekannt, dass zusätzliche Güterverkehrsaufkommen mit umweltfreundlichen Verkehrsträgern abzuwickeln sind. In diesem Zusammenhang ist die Binnenwasserstraße Donau von zunehmender Bedeutung. Eines der verkehrspolitischen Anliegen meines Ressorts ist es daher, durch entsprechende Verbesserungen der nautischen und logistischen Rahmenbedingungen die Konkurrenzfähigkeit der Binneschifffahrt nachhaltig zu stärken.

Die Donau spielt auch im Rahmen der „Transeuropäische Netze“ eine wesentliche Rolle: Sie ist Teil des transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes, sodass Vorhaben zum Ausbau der Donau somit durch TEN - Zuschüsse förderfähig sind. Bereits in der Entscheidung Nr. 1692/96 über den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes wurde auf die Donauengpässe in Österreich Bezug genommen. Mit der Vorlage von zwei Anträgen betreffend den Donauausbau wird im Rahmen des

TEN - Investitionsprogrammes MIP 2001 - 2006 die Gewährung von Förderungen für wasserstraßenbezogene Projekte angestrebt. Außerdem werden bereits Vorhaben betreffend die Donauhäfen Enns und Krems mit Mitteln aus der TEN - Haushaltslinie bezuschusst.

Über die Funktion hinaus, die der Donau im Konzept der „Transeuropäische Netze“ in der EU zukommt, wird ihr wichtiger verkehrspolitischer Status auch im Zusammenhang mit den paneuropäischen Korridoren verdeutlicht, wo sie als Korridor VII aufscheint.

**Zu den Fragen 3 und 4:**

Internationale Aktivitäten:

Die Blockierung des Fahrwassers in Jugoslawien im Bereich von Novi Sad aufgrund der im Zuge der Kampfhandlungen im April 1999 zerstörten Donaubrücken ist eine der größten Problemstellungen, mit denen sich die Donauschifffahrt derzeit konfrontiert sieht. Österreich hat sich durch die Präsidentschaft in der Donaukommission und die Einrichtung des diesbezüglichen internationalen Projektfonds in dieser Frage sehr engagiert. Durch die Vorsitzführung in der Expertengruppe „Fahrwasser in Jugoslawien“ ist ein Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie intensiv an den internationalen Bemühungen zur Räumung der zerstörten Donaubrücken beteiligt. Der derzeitige Stand der internationalen Aktivitäten lässt den Beginn der Räumungsarbeiten etwa im ersten Quartal 2001 erwarten.

Die Donau bildet - wie bereits erwähnt - den paneuropäischen Verkehrskorridor VII, dessen Steering Committee ebenfalls unter österreichischem Vorsitz steht. Ein diesbezügliches Memorandum wurde textlich im wesentlichen festgelegt und soll von den Verkehrsministern Deutschlands, Österreichs, der Slowakei, Ungarns, Kroatiens, der Bundesrepublik Jugoslawien, Rumäniens, Bulgariens, Moldawiens und der Ukraine unterzeichnet werden. Im Hinblick auf die jüngsten politischen

Entwicklungen in Jugoslawien sollte die baldige Unterzeichnung dieses Memorandums durch die beteiligten Minister angestrebt werden und auch realistisch erscheinen.

Ein bedeutsamer Faktor für die angestrebte Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße ist der Einsatz moderner Verkehrs - Telematik. Vertreter meines Ressorts arbeiten daher im europäischen Rahmen an der Entwicklung standardisierter elektronischer Schifffahrtssysteme mit. Eine elektronische Schifffahrtskarte und elektronische Meldesysteme sollen die Sicherheit des Schifffahrtbetriebes weiter anheben und künftig auch Funktionen im Bereich der Logistik übernehmen können.

Innerstaatliche Aktivitäten:

Für die angestrebte Stärkung der Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrt ist es unabdingbar, die Wasserstraße Donau zu einem ganzjährig verlässlichen Verkehrsweg mit entsprechend garantierten Mindestfahrwassertiefen auszubauen. Für die Donau unterhalb von Wien ist daher derzeit ein flussbauliches Gesamtkonzept in Ausarbeitung, das unter Kompatibilität mit dem Nationalpark Donau - Auen die Sohlstabilisierung und die Verfügbarkeit der erforderlichen Wassertiefe sicherstellen soll. Wie bereits erwähnt, werden für damit im Zusammenhang stehende Projekte auch gemeinschaftliche Förderungen aus TEN - Mitteln angestrebt.

Die 1999 gegründete Donau - Transportentwicklungsgesellschaft (Via Donau) bildet als Tochtergesellschaft des Bundes eine wettbewerbsneutrale Plattform, die als Bindeglied zwischen den Schifffahrtsunternehmen, der verladenden Wirtschaft und den Behörden dienen und darüberhinaus auch zur Umsetzung verkehrspolitischer Zielsetzungen im Bereich der Binnenschifffahrt beitragen soll.

Als weitere Maßnahme im Sinne einer verstärkten Berücksichtigung der Donau in den österreichischen Verkehrskonzeptionen wurde auch für eine entsprechende

Einbindung der Binnenschifffahrt in den derzeit in Ausarbeitung stehenden Bundesverkehrswegeplan Sorge getragen.

Seitens der Österreichischen Bundesbahnen darf angemerkt werden, dass alle bedeutenden, an der Donau gelegenen österreichischen Wirtschaftsstandorte sowohl in die nationale, als auch in die internationale Angebotsplanung der ÖBB bestmöglich eingebunden sind. Dies gilt insbesondere für die ökonomisch stärksten Zentren Wien, Krems, Ybbs, Enns und Linz, als auch für kleinere, zwischenliegende Stationen, hinsichtlich der die ÖBB verstärkt bemüht sind, im Zuge der Fahrplanentwicklung die Anbindung an europäische Wirtschaftszentren (auch mit Schwerpunkt Nord - und Westeuropa) durch enge Kooperation zu verbessern.

**Zu Frage 5:**

Die Korridoruntersuchung B 310 Mühlviertlerstraße befindet sich knapp vor Verfassung des Schlussberichtes.

Als bereits absehbares Ergebnis dieser Untersuchung kann die Notwendigkeit und die technische Machbarkeit eines selektiven Ausbaues der B 310, vor dem Hintergrund der Raum - und Umweltaspekte, bis zur Grenze bei Wulowitz nachgewiesen werden. Darüber hinaus wurden die möglichen Trassenkorridore ermittelt, die dann in weiterer Folge einer Konkretisierung und Variantenauswahl unterzogen werden müssen. Für eine allfällige Finanzierung des gegenständlichen Projektes durch Bemaatung wurden die notwendigen verkehrlichen Daten erhoben.

**Zu den Fragen 6, 7 und 8:**

In zahlreichen Treffen der zuständigen tschechischen und österreichischen Behörden wurde über den Stand der Planungen gegenseitig informiert (etwa am 18. Juli 2000 in Retz /NÖ betreffend die B 310 Mühlviertlerstraße und die A 5 Nordautobahn, oder am 8. September 2000 in Ostrava/TCH betreffend den Internationalen Transportkorridor 6). Im Zuge der großräumigen Untersuchungen (Korridoruntersuchungen etc.) wird ein Datenaustausch durchgeführt. Eine allfällige Vereinbarung zur Festlegung der Grenzübergabepunkte für die gegenständlichen Straßenprojekte kann erst nach Abschluss der Untersuchungen

erfolgen, die unter dem Gesichtspunkt der naturschutzrechtlichen Festlegungen, sowie der räumlichen, technischen und wirtschaftlichen Aspekte, alle möglichen Übergabepunkte ermitteln. Dabei wird in weiterer Folge voraussichtlich eine grenzüberschreitende Untersuchung gemäß den Vorgaben der EU durchzuführen sein.

Die A 5 Nordautobahn (Verbindung Wien - Brünn - Prag bzw. Polen) ist bereits im Bundesstraßengesetz verankert und wurde kürzlich in das TEN Netz aufgenommen. Darüber hinaus wird durch die Realisierung der Spange Kittsee (B 307) Wien mit der slowakischen Autobahn D 2 nach Brünn und Prag, sowie der slowakischen Autobahn D 61 nach Krakau verbunden.

Für den Eisenbahnbereich darf einleitend darauf hingewiesen werden, dass auf Grund der verkehrsgeographischen Lage Österreichs und Tschechiens vornehmlich Verkehr in Nord - Süd - Relationen nach und durch Österreich (als „Ost - West - Verkehr“) zu betrachten ist. Die Verlagerung von bilateralen und Österreich transitierenden Verkehren auf die Schiene ist gerade unter diesem Aspekt von größter Bedeutung für die österreichische Verkehrspolitik.

Über die Planungen und Infrastrukturmaßnahmen der Tschechischen Republik wird das Verkehrsressort laufend im Rahmen bilateraler Arbeitsgespräche und internationaler Gremien informiert. Bereits seit 1991 finden mit der Tschechischen Republik regelmässig intensive Gespräche über den Ausbau der Eisenbahnverbindung Berlin - Prag - Wien statt.

Im Juni 1995 wurde eine diesbezügliche Vereinbarung zwischen den Verkehrsministern Deutschlands, der Tschechischen Republik und Österreichs unterzeichnet. Zugleich wurde ein bilaterales Abkommen zwischen den Verkehrsministerien Tschechiens und Österreichs abgeschlossen mit den grundlegenden Zielen einer Abstimmung des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur, der Interoperabilität und der Zusammenarbeit der Eisenbahnindustrien.

Auf Grundlage dieses Abkommens wurde eine „gemeinsame Arbeitsgruppe“ eingerichtet, in deren Rahmen regelmässige Abstimmungsgespräche stattfinden. Die Tschechische Republik hat den Ausbau ihres Eisenbahnnetzes mit Österreich abgestimmt und führt ihn auf den wichtigsten Strecken sehr zügig durch, wobei internationale Standards angewendet werden.

Die Eisenbahnverbindung Wien - Hohenau - Brünn - Prag - Dresden - Berlin stellt für Österreich die wichtigste Verbindung mit Tschechien dar und schliesst zugleich die bedeutendste Eisenbahnachse Tschechiens ein. Der Ausbau ist derzeit bereits auf mehr als der Hälfte der Streckenlänge auf tschechischem Gebiet abgeschlossen. Der Ausbau der Gesamtstrecke soll Ende 2002 fertig gestellt sein.

Ähnlich hohe Priorität kommt sowohl aus tschechischer als auch aus österreichischer Sicht der Eisenbahnverbindung von Wien über Hohenau und Ostrau zur polnischen Grenze zu. Der Ausbau ist von Breclav ausgehend in mehreren Abschnitten bereits im Gange und soll grossteils bereits 2002/2003 fertig gestellt sein, die restlichen Abschnitte bis zur polnischen Grenze sollen bis zum Jahre 2005 ausgebaut werden. Somit werden demnächst zwei sehr leistungsfähige Schienenverbindungen über Tschechien in den Norden Europas zur Verfügung stehen.

Weiters wurde im Rahmen der bilateralen Eisenbahnkooperation eine gemeinsame Machbarkeitsstudie über die Eisenbahnverbindungen Prag - Linz/ - Gmünd - Wien durchgeführt, deren Umsetzung durch eine im Frühjahr 2000 konstituierte bilaterale Arbeitsgruppe gesteuert wird.