

1942/AB XXI.GP
Eingelangt am: 19.04.2001

BUNDESMINISTERIUM
VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1926/J - NR/2001, betreffend EU - Erweiterung, die die Abgeordneten Dr. Bauer und Genossinnen am 19. Februar 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Welche Maßnahmen sind zum Ausbau der österreichischen Verkehrs - und Kommunikationsinfrastruktur im Zuge der geplanten EU - Erweiterung beabsichtigt?
Mit welchen konkreten Maßnahmen soll Österreichs Funktion als TEN - Knoten gestärkt werden?

Antwort:

Alle Eisenbahnstrecken in Österreich mit hoher internationaler Bedeutung wurden durch Verordnungen der Bundesregierung bereits im Zeitraum zwischen 1989 und 1997 zu Hochleistungsstrecken gemäß § 1 Absatz 1 des Hochleistungsstreckengesetzes 1989 erklärt und sind Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN). Sie sind weiters im „European Agreement On Main International Railway Lines“ (AGC) und im „European Agreement On Important International Combined Transport Lines And Related Installations“ (AGTC) der UN/ECE enthalten.

Durch mein Ressort wurde von Anbeginn größter Wert darauf gelegt, dass im Rahmen der Erarbeitung der "Transeuropäischen Netze" (TEN) nicht nur die bereits im so genannten „Transitvertrag“ und im Beitrittsvertrag zwischen Österreich und der Europäischen Union verankerten Hauptachsen durch Österreich, sondern auch alle wichtigen Schienenanbindungen zu den Reformstaaten als „im gemeinsamen (europäischen) Interesse“ eingestuft werden. Im Vorlauf der Erweiterung der Europäischen Union hatte weiters der TINA - Prozess („Transport Infrastructure Needs Assessment“) die multimodalen paneuropäischen Korridore zu bewerten. Das „TINA - Netz“ schließt an die TEN - Netze für Schiene und Straße an.

Seitens meines Ressorts ist somit bestmöglich Vorsorge getroffen worden, dass EU - Mittel im höchstmöglichen Ausmaß angesprochen werden können. All dies wird in dem bereits in Bearbeitung befindlichen Generalverkehrsplan berücksichtigt.

Im Zusammenhang mit der Kommunikationsinfrastruktur ist zu betonen, dass mit der Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes dem öffentlichen Sektor eine ordnungspolitische Funktion - die Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen, die Regulierung des Marktes und im Rahmen dieser sektorspezifischen Regulierung durch den unabhängigen Regulator die Marktaufsicht - zukommt. Der Ausbau der Kommunikationsinfrastruktur ist Angelegenheit des privaten Sektors.

Weiters kann ich für den Telekommunikationsbereich auf das EU - Programm TEN - Telekom hinweisen; im Rahmen dieses Programms wird die Markteinführung transeuropäischer Informations - und Kommunikationsdienste gefördert nicht jedoch der Ausbau von Infrastrukturen. Die gemeinschaftsrechtlichen Grundlagen für dieses Förderprogramm gestatten keine direkte Förderung von Unternehmen aus den Beitrittsländern. Eine Förderung ist derzeit nur auf Umwegen über Finanzierungsquellen der EU für den Zweck der Erweiterung möglich. Im Zuge der Überarbeitung des rechtlichen Rahmens für TEN - Telekom auf Gemeinschaftsebene im Jahr 2001 wird Österreich für eine Ausdehnung der direkten Fördermöglichkeiten aus TEN - Telekom auf Unternehmen der Beitrittsländer eintreten.

Fragen 3 und 5:

Wie soll das durch die EU - Erweiterung prognostizierte stark steigende Verkehrsaufkommen bewältigt werden?

Welche Alternativen planen Sie für den Wegfall der Beschränkung des Transits durch Österreich auf der Straße mittels Kontingentpolitik durch die geplante EU - Erweiterung?

Antwort:

Nicht nur die geplante Erweiterung der Union sondern auch das Auslaufen der Regelungen des Protokolls Nummer 9 mit 31.12.2003 bilden die Rahmenbedingungen für eine langfristige Lösung der Problematik des Transitverkehrs in und durch Österreich. Es gilt sicherzustellen, dass die sich aus der Anwendung des Ökopunktesystems ergebenden Umweltverbesserungen dauerhaft gesichert werden.

An der Formulierung einer entsprechenden Strategie wird zur Zeit intensivst in meinem Ressort gearbeitet. Außerdem gibt es Gespräche mit allen EU - Mitgliedstaaten, deren Zustimmung für eine entsprechende Lösung der österreichischen Transitproblematik nach Auslaufen des Ökopunktesystems Ende 2003 erforderlich ist, um diese für die spezifischen österreichischen Anliegen in diesem Zusammenhang zu sensibilisieren.

Die anzustrebende langfristige Lösung der Transitproblematik könnte zum Beispiel aus einem Gesamtpaket bestehen, das unter stärkerer Berücksichtigung von sensiblen Gebieten für diese spezifische Maßnahmen zu ergreifen möglich macht.

Frage 4:

Welche Maßnahmen werden Sie auf bilateraler Ebene setzen, um die Veränderung des Modal - Split in den Kandidatenländern im Bereich des Güterverkehrs von Straße Richtung Schiene zu verändern?

Antwort:

Um Veränderungen des Modal Shift in den Kandidatenländern entgegenzuwirken werden auf bilateraler Ebene durch moderne verkehrsträgerübergreifende Abkommen mit den Oststaaten (Abkommen enthalten immer auch Maßnahmenpaket für Bahn, Schiff - und Kombiverkehr) insbesondere folgende Maßnahmen gesetzt:
Eine Bindung der Kontingente an hohe technische Emissions - und Sicherheitsstandards für LKW und Busse, strenge Kontrollen (Lenk - und Ruhezeiten, techn. Zustand, illegale Lenker etc.) sowie Förderung des Kombiverkehrs, z.B. durch Rückvergütung der KFZSt., Rückvergütung der Straßenbenützungsabgabe bei Straßenvor - und Nachlauf, Nutzlastausgleich für den Straßenvor - und Nachlauf, liberalisierter Vor - und Nachlauf im KV in der EU/EWR, liberalisierte Korridore für den genehmigungsfreien Vor - und Nachlauf im Verhältnis zu Drittstaaten, liberalisierte Zonen, Befreiung vom Sonn - und Feiertagsfahrverbot, Anerkennung der Fahrzeit im KV als Ruhezeit, Ausnahme vom Nachtfahrverbot, Belohnungskontingente, Belohnungskontingent für KV im Rahmen des Ökopunktesystems (primär RoLa).

Mit dem Großteil der MOEL hat Österreich zudem auch bilaterale Vereinbarungen im Personengelegenheitsverkehr geschlossen. Grundsatz dieser Vereinbarungen ist die Liberalisierung bestimmter Verkehre nur unter der Voraussetzung der Einhaltung bestimmter technischer Sicherheits - und Umweltstandards.

Frage 6:

Planen Sie Beteiligungen an intermodalen Güterverkehrsterminals bzw. Joint - Ventures in diesem Bereich und wenn ja an welchen?

Antwort:

Es laufen derzeit Untersuchungen und bilaterale Gespräche auf verschiedenen Ebenen, die die Vorteilhaftigkeit bzw. Sinnhaftigkeit von möglichen österreichischen Beteiligungen an intermodalen Güterverkehrsterminals in den mittel - und osteuropäischen Nachbarländern überprüfen. In diese Überlegungen werden auch allfällige Beteiligungen der Bahnen bzw. österreichischer Kombiverkehrsgesellschaften miteinbezogen. Eine definitive Entscheidung ist jedoch noch nicht erfolgt, da insbesondere auch die finanziellen Implikationen von allfälligen Beteiligungen noch einer Präzisierung bedürfen.

Ich darf auch anführen, dass sich für die Errichtung von Güterverkehrsterminals grundsätzlich die Finanzierung und Beteiligung in Form eines PPP - Modells als zielführend erwiesen hat. Ein solches Modell wurde bereits im Falle des Terminals Graz - Werndorf erfolgreich angewendet. Bei diesem Modell wurde, nachdem es sich um eine Eisenbahnanlage handelt, über die SCHIG die Errichtung finanziert. Ein privates Unternehmen pachtet und betreibt die Anlage; mit dem Pachtschilling werden die dafür aufgenommenen Fremdmittel zurückbezahlt.

Frage 7:

Welche Maßnahmen zur Kostenwahrheit für den durch die EU - Erweiterung zu erwartenden zusätzlichen Güterverkehr auf Österreichs Straßen werden Sie veranlassen?

Antwort:

Im Zusammenhang mit der Frage der Kostenwahrheit kommt meines Erachtens der Entlastung von Bevölkerung und Umwelt und einer Steigerung der Straßenverkehrssicherheit große Bedeutung zu.

Auch im Hinblick auf die EU - Erweiterung habe ich bereits anlässlich eines Gespräches mit EU - Kommissarin de Palacio am 14. Dezember 2000 darauf gedrängt, dass die Kommission so rasch wie möglich einen entsprechenden Vorschlag zur Änderung der geltenden EU - Wegekostenrichtlinie vorlegt. Dieser sollte das Konzept der „sensiblen Gebiete“ und die Notwendigkeit spezifischer Maßnahmen in diesen Gebieten im Gemeinschaftsrecht verankern sowie sicherstellen, dass in „sensiblen Gebieten“ zur Querfinanzierung der Schieneninfrastruktur höhere als den verursachten Kosten entsprechende Gebühren eingehoben werden dürfen.

Die Kommissarin versicherte in diesem Zusammenhang, dass im Rahmen der Überlegungen für das Weißbuch Verkehr u.a. auch die Möglichkeit zur globaleren Finanzierung der Verkehrsträger geprüft werden soll und bei Einverständnis des Rates auch eine entsprechende Änderung der EU - Wegekostenrichtlinie in Angriff genommen werden wird.

Frage 8:

Werden Sie sich im Interesse der Verkehrssicherheit und des fairen Wettbewerbs dafür einsetzen, dass die sozialen Normen auf der Straße eingehalten werden und der Acquis im Sozialbereich, insbesondere bei Lkw - Lenkern vor dem Beitritt neuer Mitglieder von diesen nicht nur umgesetzt, sondern auch wirkungsvoll kontrolliert werden?

Antwort:

Hinsichtlich der für Lenker geltenden Sozialvorschriften darf ich grundsätzlich auf die Zuständigkeit des BMWA hinweisen.

Jedoch darf an dieser Stelle auf eine die spezielle Problematik der von im EU - Raum niedergelassenen Transportunternehmen nicht ordnungsgemäß beschäftigen Lenker hingewiesen werden, welche zu einem ernsthaften Problem nicht nur in Österreich, sondern auch innerhalb der EU geworden ist: Die Praxis, "illegale" Lenker einzusetzen führt zu starken Wettbewerbsverzerrungen (Preisdumping) aufgrund hoher Lohnunterschiede zwischen den Unternehmen.

Zur Lösung dieser Problematik werden derzeit Anstrengungen auf verschiedenen Ebenen unternommen: Die Europäische Kommission hat dem Rat einen Vorschlag vorgelegt, wonach durch eine EU - Verordnung eine Fahrerlizenz eingeführt werden (EU - Fahrerlizenz) soll, aus der für die Kontrollorgane eindeutig ersichtlich ist, dass der aus einem Drittstaat stammende Lenker eines EU - Fahrzeuges in einem ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnis steht. Österreich ist zusammen mit Deutschland einer der konsequentesten Befürworter einer eu - rechtlich vorgeschriebenen einheitlichen Fahrerlizenz, durch die das Problem der illegalen Beschäftigung von Lenkern aus Drittstaaten weitestgehend gelöst werden soll. Diese Verordnung wurde dem Verkehrsministerrat am 5. April d.J. vorgelegt.

Als kurzfristige Maßnahme wurde im Hinblick auf eine verbesserte und effiziente Kontrolle im Oktober eine zwischen dem BMVIT, BMF, BMWA und BMI koordinierte umfassende Kontrollliste, an die zuständigen Kontrollorgane ausgegeben, wobei erste Erfolge bei der Verfolgung der illegalen Beschäftigung von Drittstaatenlenkern schon erzielt wurden.

Frage 9:

Haben Sie Verhandlungen eingeleitet, um den Erhalt eigenständiger Regelungskompetenz zur Vermeidung von Umgehungsverkehren vor allem im Straßengüterverkehr zu sichern, damit Verkehrsregelung auf Bundes - oder Landesstraßen auch von den Mitgliedsstaaten autonom geregelt werden?

Antwort:

Soferne mit dieser Frage das Thema Fahrverbote und die mögliche Erlassung einer Richtlinie auf EU - Ebene angesprochen wird, darf ich bemerken, dass meiner Ansicht nach die in Diskussion stehende EU - Richtlinie (die im übrigen für Straßen des TEN - Netzes gelten soll) die nationale Zuständigkeit der Mitgliedstaaten im Bereich der Straßenverkehrsordnungen einschränken und damit gegen das Subsidiaritätsprinzip verstößen würde. Ich lehne diesen Vorschlag einer EU - Richtlinie daher bereits aus grundsätzlichen Erwägungen heraus ab und werde auch künftig dafür eintreten, dass die entsprechenden Regelungen von den einzelnen Mitgliedstaaten - diese Regelungen haben sich durchaus bewährt und bestehen zum Teil schon lange - auch in Zukunft souverän gestaltet werden können.

Frage 10:

Wann werden Sie ein Infrastrukturpaket vorlegen, um den Standort Österreich auch weiterhin für die Ansiedlung von neuen Unternehmen attraktiv zu erhalten?

Antwort:

Festzuhalten ist, dass bislang keinerlei verbindliche gesamthafte Infrastrukturplanung vorliegt (kein verordneter Bundesverkehrswegeplan). Dies stellt nicht zuletzt auch der Rechnungshof in einer kritischen Aussage fest. Ich habe nun einen Expertenrat betreffend die Erstellung eines Generalverkehrsplanes ins Leben gerufen, um die österreichischen Infrastrukturprojekte unter Berücksichtigung der regionalen und überregionalen Verkehrserfordernisse sowie der budgetären Möglichkeiten auszuarbeiten. Erstmals werden Schiene und Straße gemeinsam erfasst. Dieser Expertenrat wird mir einen Vorschlag über eine optimierte Verkehrsinfrastruktur vorlegen.

Die Vorschläge des Expertenrates betreffend die notwendigen Verkehrsinfrastrukturprojekte, die Ende dieses Jahres vorliegen, werden dann im Lenkungsausschuss, in welchem auch alle Landeshauptleute vertreten sind, priorisiert.