

2141/AB XXI.GP  
Eingelangt am: 16. 05. 2001

Bundesministerium  
Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2148/J - NR/2001, betreffend Hebung der B 310 in den Rang der TEN, die die Abgeordneten am Dr. Moser und Freundinnen am 19. März 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Wann erging die Mitteilung über die gewünschte Hebung der B 310 in den Rang der TEN seitens Ihres Ministeriums an die Kommission?

**Antwort:**

Die Mitteilung an die Kommission, wonach mein Ressort eine Ergänzung der TEN unter anderem die Aufnahme der B 310 Mühlviertler Straße in das transeuropäische Straßennetz befürwortet, erfolgte auf Beamtenebene im Oktober 2000 unter meinem Vorgänger Bundesminister Michael Schmid.

**Fragen 2 und 4:**

Wie läuft das damit in Gang gesetzte Verfahren ab und welche weiteren Schritte im Verfahrensablauf sind bereits erfolgt?

Wann ist die Entscheidung der Kommission, des Rats und des Europäischen Parlaments zu erwarten?

**Antwort:**

Mit dieser Mitteilung wurde kein formelles Verfahren in Gang gesetzt. Wie Ihnen bekannt ist, liegt das Vorschlagsrecht für Gemeinschaftsrechtsakte bei der Europäischen Kommission. Die Europäische Kommission ist aufgrund der Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996 (TEN - Leitlinien) verpflichtet alle fünf Jahre einen sogenannten TEN - Revisionsbericht vorzulegen. Mit der Vorlage dieses Berichts ist die Kommission bereits seit Juli 1999 in Verzug und wird diesen voraussichtlich noch in diesem Halbjahr vorlegen. Parallel dazu hatte die Europäische Kommission seit jeher vor, einen Kommissionsvorschlag zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG auszuarbeiten. Diesen Vorschlag, der unter anderem voraussichtlich auch die Ergänzung des transeuropäischen Straßennetzes um die B 310 enthalten wird, wird sie gemeinsam mit dem TEN - Revisionsbericht vorlegen.

Nach der kommissionsinternen Beschlussfassung dieses Änderungsvorschlages der Entscheidung Nr. 1692/96/EG (TEN - Leitlinien) wird der Vorschlag dem Rat und dem Europäischen Parlament zugeleitet werden. Da Rat und Europäisches Parlament im Mitentscheidungsverfahren tätig werden, ist damit zu rechnen, dass es bis zur endgültigen Verabschiedung durch den Rat und das Europäische Parlament ungefähr 2 Jahre dauern wird.

**Fragen 3, 5 und 9:**

Welche finanziellen, verkehrsrechtlichen und verkehrstechnischen Konsequenzen hätte eine positive Behandlung des Antrags?

Ab wann könnten finanzielle Zuschüsse erwartet werden?

Welche finanziellen Vorteile bietet die Hebung in den TEN - Status für den Ausbau der B 310? Können bereits Zuschüsse für die Planung lukriert werden?

**Antwort:**

Eine Aufnahme der B 310 als Vorhaben von gemeinsamem Interesse in die TEN - Leitlinien hätte zur Folge, dass entsprechende die B 310 betreffende Vorhaben für TEN - Zuschüsse förderfähig wären. Dies ergibt sich aus der Verordnung Nr.2236/95 geändert durch die Verordnung Nr.1655/1999 ("TEN -Finanzierungsverordnung"), die auf die TEN - Leitlinien verweist.

Finanzielle Zuschüsse können nach Verabschiedung der Änderung der TEN - Leitlinien durch den Rat und das Europäische Parlament, somit in ungefähr 2 Jahren erwartet werden. Aufgrund der TEN - Finanzierungsverordnung sind sowohl Zuschüsse zu Planungsstudien als auch direkte Zuschüsse für den Bau möglich.

Im Zusammenhang mit verkehrsrechtlichen und verkehrstechnischen Konsequenzen ist zu sagen, dass die Aufnahme einer Straße in das transeuropäische Straßennetz nach gegenwärtigem Gemeinschaftsrechtsstand derzeit noch keine diesbezüglichen Folgen nach sich zieht.

Es darf in diesem Zusammenhang aber auch darauf hingewiesen werden, dass derzeit ein Richtlinienentwurf betreffend die Harmonisierung von Fahrverboten für schwere Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Güterverkehr im Rat verhandelt wird, der an das TEN - Straßennetz anknüpft.

**Fragen 6 und 8.**

Welche weiteren Strecken aus dem Bundesstraßennetz wurden darüberhinaus der EU - Kommission zur Hebung in TEN - Netz mitgeteilt?

Aus welchen Gründen gingen Sie von der Strategie Ihres Vorgängers Bundesminister Einem ab, möglichst wenig TEN - Strecken in Straßenbereich zu beantragen, damit mehr Spielraum für nationale verkehrspolitische Gestaltungsmöglichkeiten (Fahrverbote etc.) erhalten bleibt?

**Antwort:**

Wie bekannt ist, hatte der Nationalrat bereits am 16. Juni 1999 in einer Entschließung den damaligen Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und den damaligen Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten mit der Durchführung von weiterführenden Arbeiten betreffend die Zusammenführung von

Masterplan und GSD - Studie sowie mit der Festlegung von TEN - Verkehrsverbindungen im Hinblick auf die EU - Osterweiterung beauftragt.

Nach Inkrafttreten des Bundesministeriengesetzes 2000 fiel diese Angelegenheit zur Gänze in ho. Ressort.

Bei der Entscheidung über neue TEN - Straßen waren eine Reihe von Faktoren zu berücksichtigen und abzuwägen, so unter anderem die Interessen der Wohnbevölkerung und des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und eine nachhaltige Mobilität einerseits sowie die Interessen der Wirtschaft und der Auto fahrenden Bevölkerung andererseits.

Insbesondere musste in diesem Zusammenhang auch der Richtlinienentwurf betreffend die Harmonisierung von Fahrverboten für schwere Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Güterverkehr berücksichtigt werden, der an das TEN - Straßennetz anknüpft. Im Hinblick auf diesen Richtlinienentwurf mussten bezüglich der Ergänzung des TEN - Straßennetzes zum Schutz der Bevölkerung entsprechende Vorkehrungen getroffen werden.

Im Zusammenhang mit der Relation Wien - Bratislava war die Europäische Kommission bereits im April 2000 gebeten worden, in den neuen Vorschlag zur Änderung der TEN - Leitlinien die B 307 Parndorfer Straße als geplante hochrangige Verbindung zwischen der A 4 und dem neuen Grenzübergang Jarovce - Kittsee aufzunehmen. Eine neue hochrangige Verbindung zwischen der A 4 und dem neuen Grenzübergang Jarovce - Kittsee war bereits von Bundesminister Einem in dessen Masterplan aufgenommen und auch bereits im Zusammenhang mit dem Paneuropäischen Korridor IV forciert worden.

Für die übrigen in Diskussion stehenden Verbindungen in der Relation Linz - Prag und Wien - Brünn/Prag wurden von meinem Vorgänger Herrn Bundesminister Schmid im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan weitere Untersuchungen angeordnet.

Erst nachdem der in meinem Ressort eingerichteten Beamtenarbeitsgruppe Bundesverkehrswegeplan im letzten Jahr Bestätigungen von Gutachtern vorlagen, daß die neuen TEN - Straßenverbindungen anbaufrei sein werden, hat sie die Aufnahme dieser Straßenzüge in das TEN empfohlen.

In der Folge wurde daher von meinem Ressort der Europäischen Kommission im Oktober 2000 mitgeteilt, dass folgende Straßenzüge in das neue TEN aufgenommen werden sollen:

- Relation Linz - Prag: A 7 Mühlkreis Autobahn als bestehende TEN - Verbindung  
B 310 Mühlviertler Straße als geplante TEN - Verbindung
- Relation Wien - Brünn/Prag: A 5 Nord Autobahn als geplante TEN - Verbindung
- Nord - Ost - Umfahrung Wien: B 305 Wiener Nordostrand Straße als geplante TEN - Verbindung

**Frage 7:**

Wann und in welcher Form wurde die Hebung der B 310 in den Rang der TEN durch das Land Oberösterreich gefordert bzw. unterstützt? Welche Korrespondenz zwischen Ihrem Haus und dem Land bzw. Landesvertretern gab es in dieser Angelegenheit?

**Antwort:**

Die Diskussion über das zukünftige TEN - Straßennetz zwischen Bund und Ländern erfolgte bereits im Rahmen der von Wirtschaftsminister Farnleitner 1998 eingeleiteten GSD - Studie. In der GSD - Studie wurde unter anderem festgelegt, dass der die Relation Linz - Prag bedienende Mühlkreiskorridor (damals B 125 und A 7) Teil des höchstrangigen Straßennetzes und somit des TEN - Netzes sein soll. Dies wurde in der entsprechenden GSD - Arbeitsgruppe vom Vertreter des Landes Oberösterreich befürwortet. Im Endbericht der GSD - Studie, der vom Land Oberösterreich ebenfalls unterstützt wurde, wurde klar dargelegt, dass die Entscheidung über den Typ (und damit über die TEN - Eigenschaft) einiger Verbindungen - hierzu zählte auch der Mühlkreiskorridor - bereits getroffen wurde. Darüber hinaus wurden noch weiterführende Überprüfungen in Form von Netz - und Korridoruntersuchungen empfohlen, die inzwischen weitgehend abgeschlossen sind. Dem Vorschlag des damaligen Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten für das GSD - Netz, der alle der Europäischen Kommission inzwischen mitgeteilten neuen TEN - Straßenverbindungen enthält, stimmten mit Ausnahme Vorarlbergs alle Bundesländervertreter zu.

Herr Landesrat Fill von der Oberösterreichischen Landesregierung richtete im Oktober 2000 ein Schreiben an Bundesminister Schmid in welchem er sich dafür aussprach, die Verbindung Linz - Budweis in das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aufzunehmen.

Ich habe Herrn Landesrat Fill hierzu inzwischen mitgeteilt, dass bereits unter Bundesminister Schmid gegenüber der Europäischen Kommission angeregt wurde, die A 7 Mühlkreis Autobahn sowie die B 310 in das TEN - Straßennetz aufzunehmen.

**Frage 10:**

Ist eine Zurückziehung des Antrags auf TEN - Aufnahme möglich und in welcher Weise müsste eine solche erfolgen?

**Antwort:**

Da der Kommissionsvorschlag dem Rat zugeleitet wird, wird Österreich im Rat dazu Position beziehen. Österreich könnte zwar seine Haltung im Rat gegenüber jener Position, die seit Oktober 2000 im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Vorschlages durch die Europäische Kommission vertreten wird, ändern. Ich sehe derzeit aber keinerlei Grund von der Haltung meines Vorgängers Bundesminister Schmid abzugehen.

**Frage 11:**

Welche Absichten oder konkreten Pläne bestehen auf EU - Ebene zur weiteren Liberalisierung des Verkehrsgeschehens bzw. des Verkehrsrechts auf TEN -

Straßenstrecken und welche Haltung nimmt Ihr Ressort bzw. die Republik Österreich zu diesen Absichten und Plänen ein?

**Antwort:**

Wie ich bereits zu Frage 3 betreffend verkehrsrechtliche und verkehrstechnische Konsequenzen des TEN - Status von Straßen ausgeführt habe, sieht das geltende Gemeinschaftsrecht derzeit noch keine besonderen Rechtsfolgen hinsichtlich Verkehrsgeschehen und Verkehrsrecht vor.

Die Europäische Kommission hat aber grundsätzlich die Möglichkeit, im Rahmen ihres generellen Vorschlagsrechts Rechtsetzungsvorschläge zu machen, die auf die transeuropäischen Verkehrsnetze Bezug nehmen und die an TEN - Verbindungen bestimmte Rechtsfolgen knüpfen.

Bisher wurden gemeinschaftsrechtlich auch noch keine konkreten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Hinblick auf Ausbau oder Ausstattung von Straßen, die zum transeuropäischen Verkehrsnetz gehören, festgelegt.

Derzeit wird im Rat ein Richtlinienentwurf betreffend die Harmonisierung von Fahrverboten für schwere Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Güterverkehr im Rat verhandelt, der an das TEN - Straßennetz anknüpft.

In diesem Zusammenhang könnte es eine Strategie der EU sein, dass auf TEN - Strecken die zukünftigen Verkehrsregelungen zunehmend von der EU festgelegt werden sollen. Auch könnte damit zu rechnen sein, dass die EU für TEN - Strecken Leistungsparameter festsetzen möchte (u. U. auch Dimensionierungsverpflichtungen für bestimmte Ausbaugeschwindigkeiten, Gewichtsbeschränkungen, Geschwindigkeitslimite etc.). Mein Ressort steht solchen Bestrebungen der Europäischen Kommission sehr zurückhaltend gegenüber.