

2154/AB XXI.GP

Eingelangt am: 17.05.2001

BUNDESMINISTERIUM für
VERKEHR, INNOVATION und TECHNIK

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2162/J - NR/2001 betreffend notwendige Maßnahmen zur Bewältigung des Ost/Westransit, die die Abgeordneten Edler und Genossinnen am 20. März 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche Möglichkeiten sehen Sie beim Güterverkehr mit mittel - und osteuropäischen Staaten, den kombinierten Verkehr noch mehr zu fördern?

Antwort:

Die österreichische Verkehrspolitik ist schon seit Jahren darum bemüht, den Güterverkehr weg von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene, Schiff und kombinierter Verkehr zu verlagern. Daher wurde eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um umweltfreundliche Verkehrsarten, wie den Schienenverkehr bzw. den kombinierten Verkehr, zu fördern.

Zu diesen Fördermaßnahmen für den kombinierten Verkehr zählen verschiedene ordnungspolitische Maßnahmen, wie zum Beispiel der Nutzlastausgleich, der im Straßenvor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs höhere Gesamtgewichte erlaubt als im Straßenverkehr generell, liberalisierte Korridore für Verbindungen der Rollenden Landstraße, genau definierte Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot und Nachtfahrverbot sowie Belohnungskontingente bzw. Belohnungspunkte für die Nutzer der Rollenden Landstraße.

Es werden aber auch finanzielle Anreize zur Nutzung des kombinierten Verkehrs geboten, insbesondere durch die Möglichkeit der Förderung von Investitionen in den kombinierten Verkehr, durch die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Rahmen des kombinierten Verkehrs sowie durch steuerliche Erleichterungen (Kraftfahrzeugsteuer, Straßenbenützungsteuer).

Diese Maßnahmen stellen bereits jetzt eine wesentliche Förderung für den kombinierten Verkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten dar und sollen auch in Zukunft aktualisiert werden. Darüber hinaus gibt es mit vielen mittel- und osteuropäischen Staaten regelmäßige bilaterale Gespräche betreffend den kombinierten Verkehr, in denen gemeinsam mit den betreffenden Bahnen und Kombiverkehrsgesellschaften mögliche Verbesserungsmaßnahmen erörtert werden. Für bilaterale Verkehre mit den MOEL sind daher selbstverständlich auch jene

Kombiverkehrs - Gesellschaften mögliche Verbesserungsmaßnahmen erörtert werden. Für bilaterale Verkehre mit den MOEL sind daher selbstverständlich auch jene Maßnahmen als Förderung für den kombinierten Verkehr wirksam, die von den mittel- und osteuropäischen Ländern selbst eingeführt wurden.

Frage 2:

Bis wann wird eine leistungsfähige Bahninfrastruktur dem Ost - West -Transit zur Verfügung stehen?

Antwort

Die hohe Bedeutung aller Transitachsen durch Österreich, insbesondere auch der „Donauachse“ für den Ost - West - Verkehr, wurde von den Europäischen Gemeinschaften bereits im „Transitvertrag“ und in weiterer Folge auch im Protokoll 9 des „Beitrittsvertrages“ zwischen Österreich und der Europäischen Union anerkannt und festgeschrieben. Die zu den Transitachsen gehörigen Eisenbahnstrecken wurden in die „Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ aufgenommen (Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996). 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.

Im Rahmen des „Transport Infrastructure Needs Assessment" (TINA) ist eine Weiterentwicklung der „paneuropäischen Korridore“ von Helsinki im Hinblick auf die künftige Integration der Verkehrsnetze der Beitrittsstaaten in die TEN erfolgt. Dabei wurde - mit maßgeblicher Unterstützung durch Österreich - besonderer Wert auf eine bestmögliche Vernetzung gelegt, so dass davon auszugehen ist, dass die Donauachse auch eine entsprechend hochwertige Fortsetzung in Form der paneuropäischen Korridore IV, V und VI findet.

Weiters wurde mit dem Bundesminister für Verkehr, Bau - und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1999 eine "Vereinbarung zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken im Donaukorridor Passau/Salzburg" abgeschlossen. In dieser Vereinbarung wurde der Ausbau der beiden in den TEN enthaltenen Strecken über Salzburg nach München und über Passau nach Nürnberg bilateral festgelegt.

Die auch als „Magistrale für Europa“ bezeichnete Achse Paris - Wien - Budapest betrifft Österreichs wichtigste Verkehrsader. Die „Westbahn“ Wien - Salzburg (- München) ist für die Republik Österreich seit jeher von größter Bedeutung und wird trotz der topografischen Problematik höchstwertig ausgebaut.

Die "Westbahn“ und auch die „Ostbahn“ Wien - Hegyeshalom (- Budapest) bzw. - Kittsee (- Bratislava) wurden von der Österreichischen Bundesregierung gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes 1989 (BGBl. Nr.576/1989) zu Hoch - leistungsstrecken erklärt; Planungs - und Baumaßnahmen wurden und werden mit höchster Priorität betrieben. Die Strecken Wien - Hegyeshalom (- Budapest) bzw. - Kittsee (- Bratislava) sind bereits ausgebaut.

Bereits unmittelbar nach der „Ostöffnung“ wurde entschieden, trotz erheblicher Mehrkosten den Ausbau zwischen Wien und Wels viergleisig durchzuführen, um der neuen Situation im Osten Europas Rechnung zu tragen. Mit dieser österreichischen Entscheidung, die noch vor dem Beitritt Österreichs zur EU getroffen wurde, ist bereits damals die Osterweiterung der Europäischen Union berücksichtigt worden.

Derzeit sind Ausbaumaßnahmen auf der Westbahn im Ausmaß von rund 63 km Streckenlänge bereits fertig gestellt. Von den an die HL - AG bzw. die ÖBB zur Durchführung übertragenen Vorhaben befinden sich weitere rund 60 km derzeit in Bau. Davon sollen noch heuer bzw. 2002 wesentliche viergleisige Abschnitte zwischen Amstetten und St. Valentin in Betrieb genommen werden, so dass der viergleisige Ausbau demnächst auf einem Großteil der Strecke St. Pölten - Linz betrieblich nutzbar sein wird.

In Anbetracht der im Rahmen der Europäischen Union erforderlichen Budgetdisziplin sind die weniger dringlichen Vorhaben zeitlich zu optimieren. Dies bezweckt eine Konzentration der Mittel auf eine rasche Fertigstellung der besonders verkehrswirksamen Hauptabschnitte der Donauachse.

Im Hinblick auf den bereits ausgeschöpften Finanzierungsrahmen der SCHIG hängt die Realisierung weiterer Vorhaben davon ab, ob in Zukunft für den Ausbau der Schieneninfrastruktur entsprechende Mittel zur Verfügung stehen bzw. gestellt werden können. Um kurzfristig weitere Ausbauabschnitte auf der Westbahn finanzieren zu können, werden derzeit mögliche Umschichtungen bei bereits übertragenen Vorhaben innerhalb des SCHIG - Finanzierungsrahmens geprüft.

Frage 3:

Welche Straßenbauvorhaben (z.B. Nordautobahn mit Wienumfahrung) werden Sie forcieren, um eine rasche Fertigstellung zu bewerkstelligen?

Antwort:

Aufbauend auf den Ergebnissen der sog. "GSD - Studie" sind folgende neue Straßenbauvorhaben im Hinblick auf die EU - Osterweiterung vorgesehen, die auch in der Novelle zum BStG im Vorjahr verankert wurden:

- * A 5 Nord Autobahn von Wien zur tschechischen Grenze bei Drasenhofen (Richtung Brünn/Prag inkl. Anbindung über die Wiener Nordostumfahrung B 305 an die A 23).
- * B 307 Spange Kittsee von der A 4 Ost Autobahn zur slowakischen Grenze bei Kittsee (Richtung Preßburg)
- * B 310 Verlängerung der A 7 Mühlkreis Autobahn zur tschechischen Grenze bei Wulowitz (Richtung Prag)

In weiterer Folge wurde bei der EK beantragt, diese neuen Straßenverbindungen in das TERN (Trans European Road Network) aufzunehmen.

Durch die weitere Vertiefung der Ergebnisse der GSD - Studie in Form von laufenden bzw. bereits abgeschlossenen verkehrsträgerübergreifenden Netz - bzw. Korridoruntersuchungen wird sichergestellt, dass multimodale Aspekte und Umweltbelange in gebührender Form in diesem neuen Straßennetz Berücksichtigung finden werden.

Diese geplanten Vorhaben werden auch im Generalverkehrsplan meines Ressorts prioritär behandelt werden.

Antwort:

Die Verlagerung eines Teils der zu erwartenden Zuwächse im Ost - West Verkehr auf die Wasserstraße als umweltfreundlichsten Verkehrsträger ist ein wichtiges verkehrspolitisches Anliegen. Dies ist nur möglich, wenn die Donau zu einem verlässlichen ganzjährig verfügbaren Verkehrsweg ausgebaut wird und die nautischen und logistischen Rahmenbedingungen durch die Nutzung modernster Telematikanwendungen für Verkehrsregelung, Lock management und aktuelle Verkehrsinformationen optimiert werden.

Durch die in Planung befindlichen Ausbaumaßnahmen, für welche auch im TEN - Investitionsprogramm der EU im Rahmen des Multiannual Indicative Programmes von 2001 bis 2006 ein Zuschuss der EU in Aussicht gestellt wurde, werden neben der Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auch weitere Eintiefungen der Stromsohle verhindert und wesentliche ökologische Ziele, wie Verbesserung des Grundwasserhaushaltes, Anhebung des Niederwasserspiegels (ca. 50 cm), Gewässervernetzung und Verbesserung der Ufer - und Flugbettstrukturen (Insel - und Flachwasserzonen), erreicht.

Die Wasserstraßendirektion hat diesbezüglich ein wasserbauliches Gesamtprojekt unterhalb von Wien entwickelt.

Die Planungen werden durch die Wasserstraßendirektion zügig vorangetrieben. Im Rahmen des einzuleitenden UVP - Verfahrens wird eine gebündelte Abwicklung aller erforderlichen Behördenverfahren, wie Wasserrecht, Schifffahrtsrecht, Naturschutzrecht etc., erfolgen, wobei berechnigte Parteiinteressen von Gemeinden, Nationalpark , WWF und anderen zu berücksichtigen sein werden.

Eine Entscheidung über den Vollausbau der Strecke unterhalb von Wien wird in Abhängigkeit von den Ergebnissen dieser Untersuchungen und in Abstimmung mit anderen Donaustaaten, insbesondere Deutschland und Ungarn, zu treffen sein. Voraussetzung für eine internationale Abstimmung über die Ausbauziele und -maßnahmen sind jedoch die Ergebnisse der in Angriff genommenen Planungen.

Einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt stellt, wie erwähnt, auch der Einsatz moderner Verkehrstelematik dar. Vertreter meines Ressorts sind an der Entwicklung von europäischen Standards für elektronische Schifffahrtssysteme intensiv beteiligt. Eine elektronische Schifffahrtkarte ist derzeit in Ausarbeitung, ein elektronisches Gefahrgut - Meldesystem wurde bereits in Betrieb genommen. Die Vorarbeiten für ein flächendeckendes Telematiksystem, welches auch logistische Funktionen anbietet, wurden bereits aufgenommen.

Frage 5:

Werden Sie im Rahmen der Beitrittsverhandlungen darauf drängen, transitvertragsähnliche Regelungen auch für den Ost - West - Transit festzuschreiben?

Antwort:

Der Transitvertrag bzw. das Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages schreibt grundsätzlich vor, dass der Transitvertrag mit 31. Dezember 2003 auslaufen und der acquis, welcher keine generellen mengenmäßigen Beschränkungen des Lkw - Verkehrs innerhalb der Europäischen Union gestattet, in vollem Umfang Anwendung zu finden hat.

Nicht nur dieses Auslaufen der Regelungen des Protokolls Nummer 9 mit 31.12.2003 sondern auch die geplante Erweiterung der Union bilden die Rahmenbedingungen für eine langfristige Lösung der Problematik des Transitverkehrs in und durch Österreich, die sicherstellen muss, dass die Schadstoff - und Lärmbelastigung durch den Lkw - Verkehr, insbesondere im alpinen Raum, auch nach 2004 nachhaltig reduziert werden. Daher sind angesichts zu erwartender Steigerungen im Transitverkehr insbesondere in ökologisch besonders sensiblen Gebieten, wie dem Alpenraum, spezifische langfristige Lösungen zur Gewährleistung des notwendigen Schutzes der Menschen und der Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs (Schadstoffe, Lärm, Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit etc.) erforderlich.

Im Hinblick auf die EU - Erweiterung und insbesondere den damit zusammenhängenden starken Anstieg des Ost - West - Transits wird zur Zeit in meinem Ressort intensivst an der Formulierung einer entsprechenden Strategie gearbeitet, um die zu befürchtenden negativen Auswirkungen der Steigerung des Transitverkehrs auf Umwelt, Bevölkerung und Infrastruktur zu minimieren.

Die vor diesem Hintergrund anzustrebende langfristige Lösung der Transitproblematik könnte zum Beispiel aus einem Gesamtpaket bestehen, das etwa Maßnahmen vorsieht wie die Änderung der Wegekostenrichtlinie dahingehend, dass dem Lkw - Verkehr über Mauten bzw. Straßenbenützungsgebühren künftig alle von ihm verursachten Kosten (z.B. die durch Lärm, Stau, Unfälle etc. entstehenden "externen Kosten") angelastet werden können, oder die stärkere Berücksichtigung von sensiblen Gebieten in der Form, dass in diesen spezifische Maßnahmen (Fahrverbote, zeitlich begrenzte höher Mauten etc.) ergriffen werden können.