

2155/AB XXI.GP
Eingelangt am: 17.05.2001

BUNDESMINISTERIUM für
VERKEHR, INNOVATION und TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2163/J - NR/2001 betreffend Alpenkonvention, die die Abgeordneten Reheis und GenossInnen am 20. März 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche Position haben Sie als Verkehrsminister zur Alpenkonvention sowie hinsichtlich des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention?

Antwort:

Die Alpenkonvention ist ein Rahmenabkommen zur Festlegung einheitlicher Mindeststandards für den Schutz und die nachhaltige Entwicklung des Alpenraums (unterzeichnet 1991 und in Kraft seit 6. März 1995). Mitglieder sind Österreich, die Schweiz, Deutschland, Frankreich, Liechtenstein, Monaco, Italien, Slowenien und die Europäische Union.

Die konkreten Maßnahmen bzw. Umsetzung der Rahmenkonvention soll durch acht sogenannte Protokolle (Verkehr, Tourismus, Raumplanung, Energie etc.) erfolgen. Am schwierigsten gestalteten sich stets die Verhandlungen über das Verkehrsprotokoll. Österreich hatte aufgrund eines einhelligen Länderbeschlusses, welcher eine für Österreich akzeptable Lösung des Verkehrsprotokolls verlangte, bis zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls in Luzern keines der acht Protokolle unterzeichnet.

Da es für die Aufhebung des Junktims der Landeshauptleute im Zusammenhang mit der Unterzeichnung der Durchführungsprotokolle keines neuen Beschlusses bedarf, konnte dieser Formalakt bei der in den Vorbemerkungen der Anfrage zitierten Tagung der Umweltminister durch den österreichischen Bundesminister Mag. Molterer durchgeführt werden. Im übrigen vertrete ich die folgenden grundsätzlichen Positionen:

- Die Zielsetzungen der Alpenkonvention werden voll unterstützt.
- Das Verkehrsprotokoll ist der Gradmesser der Glaubwürdigkeit bei der Erfüllung der grundsätzlichen Zielsetzungen der Rahmenkonvention.
- Keine Zustimmung zu einer Lösung, die Österreich schlechter stellt als durch den EU - Beitritt bedingt wird.

- Das Verkehrsprotokoll muss für Österreich einen "Mehrwert" zu bestehenden multilateralen Verkehrsverpflichtungen beinhalten.

Frage 2:

wie soll die Alpenkonvention jetzt real politisch für Österreich genutzt werden? Ist dies nicht ein guter Ansatz, um eine Verlängerung des Transitvertrages voranzutreiben?

Antwort:

Aufgrund des Ergebnisses des 15. Ständigen Ausschusses am 30./31. März in der Schweiz war ich bis zuletzt optimistisch, dass es beim Verkehrsprotokoll nach den jahrelangen Verhandlungen zu einer für Österreich akzeptablen Lösung kommen kann. Mit dem nun verabschiedeten Verkehrsprotokoll wird vor allem auch dem einhelligen Länderbeschluss, bis zu einer für Österreich akzeptablen Lösung des Verkehrsprotokolls keines der anderen bereits ausverhandelten Durchführungsprotokolle zu unterzeichnen, in vollem Ausmaß Rechnung getragen.

Dies betrachte ich vor allem deshalb als besonders wichtig, weil die konkreten Maßnahmen bzw. die Umsetzung der Ziele der Rahmenkonvention eben durch diese Protokolle (Verkehr, Tourismus, Raumplanung, Energie etc.) zu erfolgen hat. Somit können die Alpenkonvention sowie die bereits finalisierten Umsetzungsprotokolle ab sofort mit Leben erfüllt werden.

Aus Sicht meines Ressorts wäre vor allem auch festzuhalten, dass im von den Umweltministern bei der Alpenkonferenz in Luzern verabschiedeten Verkehrsprotokoll den verkehrspolitischen Interessen Österreichs, wie etwa eine Reduktion der Belastungen und Risiken des Verkehrs durch verstärkte Verlagerung insbesondere des Güterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger etc., in einer für Österreich akzeptablen Weise Rechnung getragen wird. Auch stellt das nun verabschiedete Verkehrsprotokoll für mich ein starkes Argument im künftigen Umgang in der EU gegen die Transitbelastungen dar.

Frage 3:

Sind Sie mit dem Streit - und Schlichtungsmechanismus sowie der Einsetzung einer Arbeitsgruppe, die den Informations - und Erfahrungsaustausch fördern soll, zufrieden?

Antwort:

Das ursprünglich als flankierende und unterstützende Maßnahme für die Verhandlungen zum Verkehr und unter österreichischem Vorsitz ausgearbeitete Streitbeilegungsprotokoll legt nunmehr ein obligatorisches Streitbeilegungsverfahren fest, das mit einem verbindlichen Schiedsspruch endet. Der damit geschaffene Mechanismus schließt die vorhandene Lücke in der Alpenkonvention und schafft die Voraussetzungen, Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien einer verbindlichen Entscheidung unter Zugrundelegung der Alpenkonvention zuzuführen.

Im Sinne multilateraler Gepflogenheiten sollten sich die Vertragsparteien bei der Auslegung oder Anwendung der Alpenkonvention oder eines ihrer Protokolle aber auch weiterhin darum bemühen, Streitigkeiten vorrangig im Konsultationsweg zu bereinigen. Im übrigen begrüße ich in diesem Sinne, zur Realisierung einer

verbesserten Transparenz sowie zum Zweck der positiv zu bewertenden Schaffung vertrauensbildender Maßnahmen zwischen den Vertragsparteien schließlich auch die Einsetzung einer den Informations - und Erfahrungsaustausch fördernden Arbeitsgruppe.

Frage 4:

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass das Verwaltungsbüro in Innsbruck angesiedelt wird? Was werden Sie dafür unternehmen?

Antwort:

Die federführende Zuständigkeit für die Alpenkonvention und damit auch für die Frage, ob der Sitz des Ständigen Sekretariates der Alpenkonvention in Innsbruck sein wird, liegt beim Bundesminister für Land - und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, dem ich in dieser Frage nicht vorgreifen möchte.