

2371/AB XXI.GP
Eingelangt am:03.07.2001

BUNDESMINISTERIUM FÜR
VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2374/J - NR/2001 betreffend Aktivitäten zum Alpentransit und insbesondere zum Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 3. Mai 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Was haben Sie seit der Veröffentlichung des Kommissionsvorschlages zur Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention am 16. 1. 2001 konkret und im einzelnen unternommen, um eine Behandlung und Beschlussfassung des Rates zu diesem Vorschlag herbeizuführen?

Was werden Sie bis zum nächsten Treffen des Verkehrsministerrates zur baldmöglichsten Herbeiführung eines entsprechenden Ratsbeschlusses unternehmen?

Antwort:

Zu Beginn weise ich darauf hin, dass die federführende Zuständigkeit für die Verhandlung der Rahmenkonvention und des Verkehrsprotokolls beim Bundesministerium für Land - und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft lag. Da die Alpenkonvention und das nunmehr vorliegende Verkehrsprotokoll ein zusätzliches Element bei der weiteren Entwicklung der verkehrs - und transitpolitischen Beziehungen zwischen Österreich und der EU darstellen können, wäre die baldige Unterzeichnung und Ratifikation des Verkehrsprotokolls durch die Europäische Union und die Mitgliedstaaten vor allem im Hinblick auf die notwendige und über das Jahr 2003 hinausgehende langfristige Lösung der österreichischen Transitverkehrsproblematik aus meiner Sicht jedenfalls von Bedeutung.

Auch möchte ich im Zusammenhang mit dem seit Mitte Jänner des Jahres vorliegenden Vorschlag der Europäischen Kommission für einen Beschluss des Rates über die Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls anmerken, dass die Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls aus meiner Sicht ein wichtiges Signal der

Europäischen Gemeinschaft an alle Parteien wäre, der Unterzeichnung und Ratifizierung des Protokolls und damit letztlich den darin enthaltenen Zielsetzungen absoluten Vorrang einzuräumen.

Was die bislang gesetzten Aktivitäten zur Behandlung bzw. Beschlussfassung des Vorschlags der Europäischen Kommission für einen Beschluss des Rates über die Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls betrifft, werde ich anlässlich des von 14. bis 16. September des Jahres in Leuven stattfindenden informellen EU - Rat „Verkehr und Umwelt meine Ressortkollegen aus den EU - Mitgliedstaaten nochmals ersuchen, dafür Sorge zu tragen, dass es zur ehest möglichen Beschlussfassung durch die EU - Verkehrsminister und raschest möglichen Unterzeichnung und Ratifikation des Verkehrsprotokolls kommt.

Frage 3:

Welchen Stellenwert hat für Sie das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention im Hinblick auf die Regelung des Straßengütertransits mit der EU, vor allem nach dem Jahr 2003?

Antwort:

Aufgrund der bis zuletzt standhaften Position Österreichs bei den Verhandlungen zum Verkehrsprotokoll konnte letztlich eine auch für Österreich akzeptable Lösung erzielt werden. 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. Aus Sicht meines Ressorts wäre auch festzuhalten, dass im von den Umweltministern bei der Alpenkonferenz in Luzern verabschiedeten Verkehrsprotokoll den verkehrspolitischen Interessen Österreichs, wie insbesondere der Reduktion der Belastungen und Risiken des Verkehrs durch eine verstärkte Verlagerung insbesondere des Güterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger etc., entsprechend Rechnung getragen wird. Letztlich stellt das nunmehr verabschiedete Verkehrsprotokoll aus meiner Sicht auch ein starkes Politargument im mittel - und langfristigen Umgang der EU mit den Problemen der durch den Straßentransitverkehr verursachten Belastungen für die Menschen und die Umwelt dar.

Frage 4:

Welche zeitlichen und inhaltlichen Vorstellungen haben Sie hinsichtlich der Umsetzung der Alpenkonvention im Bereich Verkehr und insbesondere des Verkehrsprotokolls im einzelnen?

Antwort:

Das Verkehrsprotokoll tritt mit der Hinterlegung der dritten Ratifikationsurkunde beim Depositar (Österreich) in Kraft. Was die Frage betrifft, welche zeitlichen und inhaltlichen Vorstellungen ich hinsichtlich der Umsetzung der Alpenkonvention im Bereich Verkehr und insbesondere des Verkehrsprotokolls im einzelnen habe,

erlaube ich mir, auf das letzte Treffen des Nationalen Komitees der Alpenkonvention am 24. April des Jahres hinzuweisen.

Im Zuge dieser Sitzung kamen die anwesenden Ressort -, Länder - und Nichtregierungsorganisationsvertreter zur einhelligen Auffassung, dass national unverzüglich mit der Einleitung des Ratifikationsverfahrens sowie der Umsetzung der Alpenkonvention und der jeweiligen Protokolle begonnen werden sollte.

Frage 5:

Welche konkreten Aktivitäten haben Sie im Hinblick auf die Transitproblematik

- a) in Richtung EU,
- b) in Richtung der anderen Alpenstaaten,
- c) in Richtung der übrigen EU - Mitgliedsstaaten,
- d) in Richtung der Beitrittsstaaten

in den letzten Monaten in einzelnen unternommen und welche konkreten Aktivitäten werden Sie in diesem Sinne in den kommenden Monaten setzen?

Antwort:

Da das Protokoll Nr.9 des Beitrittsvertrages grundsätzlich vorschreibt, dass das Ökopunktesystem mit 31. Dezember 2003 auslaufen und der Acquis, welcher keine generellen mengenmäßig Beschränkungen des Lkw - Verkehrs sowie der Schadstoffemissionen innerhalb der Europäischen Union gestattet, in vollem Umfang Anwendung zu finden hat, gilt es - insbesondere auch im Hinblick auf die geplante Erweiterung der Europäischen Union - sicherzustellen, dass die Schadstoff - und Lärmbelastung durch den Lkw - Verkehr auch nach 2003 nachhaltig reduziert wird. Es sind daher 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.

Diese Forderung Österreichs habe ich sowohl auf bilateraler als auch auf europäischer Ebene im EU - Verkehrsministerrat bereits mehrfach mit allem Nachdruck erhoben und bin dabei auf sehr viel Verständnis für die spezifische österreichische Situation gestoßen.

Die Notwendigkeit einer langfristigen Lösung wird auch von dem von der Kommission am 21. Dezember 2000 vorgelegten Bericht an den Rat über den Straßengütertransitverkehr durch Österreich bestätigt, in dem die Kommission feststellt, dass keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Verringerung der NOx - Emissionen bei einer Abschaffung des Ökopunktesystems aufrechterhalten werden könnte und daher vorschlägt, vor Ende der Laufzeit des Ökopunktesystems mittels einer Studie zu prüfen, wie sich die aus der Anwendung des Systems resultierenden Umweltverbesserungen dauerhaft sichern lassen.

Ich habe die Kommission daher bereits mündlich und schriftlich aufgefordert, diese Studie so rasch wie möglich in Auftrag zu geben, damit die aufgrund der Ergebnisse der Studie durchzuführenden Maßnahmen so rasch wie möglich umgesetzt werden können.

Parallel dazu hat mein Ressort kürzlich eine Studie „Langfristlösung Güterfernverkehr in Auftrag gegeben, deren Ziel es ist, Maßnahmenvorschläge zur

Reduktion der negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs zu beurteilen und darauf aufbauend eine Strategie für eine langfristige Verminderung dieser negativen Auswirkungen zu erarbeiten. Die Ergebnisse dieser Studie sollen noch vor der Sommerpause vorliegen.

Da es mir besonders wichtig ist, im Hinblick auf die notwendigen Verhandlungen mit der Kommission und meinen Kolleginnen und Kollegen im EU - Verkehrsministerrat über eine derartige Langfristlösung in Österreich einen breiten Konsens über die zu setzenden Maßnahmen zu erzielen und insbesondere auch regionalen Besonderheiten Rechnung zu tragen, habe ich vor, in diesem Zusammenhang auch die Landeshauptleute, die Sozialpartner und das Transitforum schriftlich einzuladen, an der Entwicklung von Strategien und konkreten Maßnahmen, die im Rahmen der angestrebten langfristigen Lösung der österreichischen Transitproblematik auf europäischer, aber auch auf nationaler Ebene vorrangig angestrebt und umgesetzt werden sollten, aktiv mitzuarbeiten.

Ich gehe davon aus, dass alle diese Bemühungen zu einer Sensibilisierung sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene für die spezifischen österreichischen Anliegen im Straßengüterverkehrsbereich beitragen und damit letztlich eine für alle Betroffenen akzeptable, dauerhafte Lösung ermöglichen werden.

Fragen 6, 7 und 8:

Ist Ihrer Ansicht nach die derzeitige Regelung des Transits zwischen Österreich und der EU ausreichend, um der Zielsetzung der Alpenkonvention im Bereich Verkehr - Senken der Belastungen für Mensch und Natur auf ein erträgliches Maß - gerecht zu werden?

Welche Mindestanforderungen in inhaltlicher Hinsicht sehen Sie für ein neues Transitübereinkommen zwischen Österreich und der EU als unabdingbar an?

Werden Sie sich dafür einsetzen, daß der gesamte Alpenraum gemäß der Abgrenzung aus der für die EU und allen Alpenstaaten verpflichtenden Alpenkonvention (vgl. BGBl. 477/1995) als sensible Zone mit dementsprechend deutlich anderen Anforderungen für den Schutz von Mensch und Umwelt in einer neuen Transitregelung festgeschrieben wird?

Antwort:

Die geltende Transitregelung gemäß Protokoll Nr.9 des Beitrittsvertrages allein ist meines Erachtens nicht ausreichend, um der Zielsetzung der Alpenkonvention gerecht zu werden, da sie sich ausschließlich auf den Transitverkehr bezieht und ausschließlich im Verhältnis zu den EU - und EWR - Mitgliedstaaten, der Schweiz und Slowenien Anwendung findet. Deshalb strebe ich eine umfassende, langfristige Lösung zur nachhaltigen Reduktion der Belastungen aus dem Straßengüterverkehr für die betroffene Bevölkerung und die Umwelt an, die neben Regulierungsmaßnahmen im Bereich des gesamten Straßengüterverkehrs insbesondere auch Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf den umweltfreundlichen Schienen - und den kombinierten Verkehr, Maßnahmen im Bereich der „Kostenwahrheit“ und der Querfinanzierung der Schieneninfrastruktur umfassen soll.

Ein äußerst wichtiges Anliegen ist mir in diesem Zusammenhang auch die Durchsetzung einer umfassenden Definition der sog. „sensiblen Gebiete“ und die Verankerung dieser Definition im Gemeinschaftsrecht sowie der Möglichkeit, in diesen sensiblen Gebieten spezifische ökologische Maßnahmen zu setzen.