

3122/AB XXI.GP

Eingelangt am: 22.01.2002

*Bundesministerium
Für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3135/J-NR/2001 betreffend Maßnahmen zur Verringerung der Immissionen von Luftschadstoffen im Transitverkehr und die Frage eines Vetos bei Nichtverlängerung des Transitvertrages, die die Abgeordneten Reheis und Genossinnen am 23. November 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1,5 und 6:

Wie stehen Sie zur Frage des Nichtabschlusses des Verkehrskapitels mit den Beitrittsländern bis zum Jahresende 2001 (entsprechend dem Fahrplan des Nizza-Vertrages), sofern keine in Österreich geeignete Nachfolgeregelung für den Transitvertrag bis zu diesem Zeitpunkt ausverhandelt werden kann?

Bis zu welchem Zeitpunkt muss spätestens das Verkehrskapitel abgeschlossen sein, um nicht die Erweiterung der Europäischen Union tatsächlich zeitlich zu verschieben?

Sind Sie nicht der Ansicht, dass Sie mit Ihrer Vetodrohung, die Verhandlungen mit der Europäischen Kommission belasten?

Antwort:

Im Rahmen der Ratsarbeitsgruppe Erweiterung wurde in den Monaten November und Dezember 2001 das Verhandlungskapitel Verkehr betreffend Ungarn, Slowenien, Tschechien, die Slowakei, Litauen, Lettland und Estland behandelt. In den dabei diskutierten Entwürfen für Gemeinsame Standpunkte der EU wurde der vorläufige Abschluss des Verkehrskapitels vorgeschlagen.

In diesem Zusammenhang rufe ich zunächst die grundsätzliche Position Österreichs zum Verhandlungskapitel Verkehr im Rahmen der EU-Erweiterungsverhandlungen in Erinnerung, wonach eine völlige Liberalisierung des Marktzuganges für die Beitrittskandidaten jedenfalls erst dann erfolgen kann, wenn alle straßenverkehrsrelevanten technischen, ökologischen, sozialen, fiskalischen, sicherheits- und umweltbezogenen Vorschriften von den Kandidatenländern harmonisiert und umgesetzt wurden.

Darüber hinaus hat Österreich bereits 1999 in einer Erklärung zu den ersten Gemeinsamen Standpunkten der EU betont, im Kontext einer erweiterten Union dem Ziel der nachhaltigen

Senkung der von Lastkraftwagen verursachten Schadstoffemissionen verpflichtet zu sein. Aus diesem Grund muss auch eine Lösung hinsichtlich der nachhaltigen Reduktion der Schadstoffemissionen im Straßenverkehr in und durch Österreich gefunden werden und wird Österreichs Zustimmung zu den endgültigen Ergebnissen der Erweiterungsverhandlungen von einer zufriedenstellenden Lösung in Bezug auf die Erreichung des oben erwähnten Ziels abhängen.

Im Zusammenhang mit der Frage des vorläufigen Abschlusses des Verkehrskapitels für die Beitrittskandidaten Mittel- und Osteuropas hatte diese grundsätzliche Position Österreichs zur Folge, dass Österreich solange einem allfälligen vorläufigen Abschluss des Verkehrskapitels nicht zustimmen konnte, bis die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Übergangsregelung vorgelegt hat, welche die durch die Anwendung des Protokolls Nr. 9 erreichten Verbesserungen für die Umwelt auch für die Zeit nach Auslaufen des Ökopunktesystems mit 31.12.2003 und vor Inkrafttreten der neuen EU-Wegekostenrichtlinie gewährleistet.

Nicht zuletzt aufgrund des steten nachdrücklichen Drängens Österreichs auf die rasche Vorlage eines entsprechenden Vorschlages seitens der Kommission und dank der konsequenten Vertretung der österreichischen Interessen sowohl gegenüber der Kommission als auch gegenüber meinen europäischen Ressortkollegen forderte der Europäische Rat von Laeken in seinen Schlussfolgerungen die Kommission auf, einen Vorschlag zu unterbreiten, der auf eine Verlängerung des Ökopunktesystems, das im Protokoll Nr. 9 zur Akte über den Beitritt Österreichs vorgesehen ist, abstellt, damit das Kapitel "Verkehr" im Rahmen der Beitrittsverhandlungen noch vor Jahresende abgeschlossen werden kann.

Wie Sie wissen, legte die Kommission in Entsprechung dieser Aufforderung nunmehr am 20.12.2001 einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates betreffend das Ökopunktesystem für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich vor, die mit 1.1.2004 in Kraft treten soll.

Da somit zum einen die Kommission die österreichische Forderung nach Vorlage einer Übergangsregelung im Anschluss an das Ökopunktesystem erfüllt hat und zum anderen die Entwürfe für Gemeinsame Standpunkte der EU die österreichischen Anliegen berücksichtigen, konnte Österreich dem vorläufigen Abschluss des Verkehrskapitels mit Ungarn, Slowenien, Tschechien, der Slowakei, Litauen, Lettland und Estland im Rahmen der Sitzung des ASfV II vom 20.12.2001 zustimmen, wobei Österreich in einer Erklärung betonte, dass die Beitrittskandidaten den durch den genannten Vorschlag geschaffenen *acquis* übernehmen und in geeigneter Weise in die dadurch festgelegte Verlängerung des Ökopunktesystems eingebunden werden müssten und Österreichs Zustimmung zu den endgültigen Ergebnissen der Erweiterungsverhandlungen nach wie vor von einer zufriedenstellenden Lösung in Bezug auf die Erreichung des Ziels der nachhaltigen Reduktion der Schadstoffemissionen im Straßenverkehr in und durch Österreich abhängen wird. Im Rahmen der Beitrittskonferenz vom 21.12.2001 stimmten Ungarn, Slowenien, Lettland und Litauen, nicht aber Tschechien und die Slowakei, den Gemeinsamen Standpunkten der EU zu. Mit Estland wurde das Verkehrskapitel bei dieser Konferenz nicht verhandelt.

Fragen 2,3 und 4:

Was sind die konkreten Forderungen Österreichs in Hinblick auf eine Verlängerung des Transitvertrags bis 2003?

Welche sensiblen Zonen haben Sie mit der Europäischen Kommission für Österreich bereits festgelegt und haben Sie hier bereits den dramatisch nach einer Osterweiterung wachsenden Ost-West-Transit berücksichtigt?

Welche weiteren Verhandlungsstrategien im Hinblick auf den Brennertransit verfolgen Sie?

Antwort:

Ein wichtiges Instrument, das Österreich im Zusammenhang mit dem Schutz von Mensch und Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs zur Verfügung steht, ist das gemäß Protokoll Nr. 9 des österreichischen Beitrittsvertrags zur EU vorgesehene Ökopunktesystem mit seiner Zielsetzung der dauerhaften und umweltgerechten Reduzierung der durch den Lkw-Verkehr verursachten Lärm- und Schadstoffemissionen.

Da das Ökopunktesystem gemäß Prot. 9 des Beitrittsvertrags mit 31. Dezember 2003 auslaufen soll, gilt es, die aus der Anwendung des Ökopunktesystems resultierenden Umweltverbesserungen auch für die Zeit nach 2003 sicherzustellen. Ich habe daher bei der Europäischen Kommission wiederholt und mit Erfolg um Verständnis für Österreichs Sorgen im Zusammenhang mit dem ständig zunehmenden Straßengüterverkehr und den damit verbundenen Belastungen für die betroffene Bevölkerung und die Umwelt, vor allem auch in ökologisch besonders sensiblen Gebieten, geworben und stets mit allem Nachdruck darauf hingewiesen, dass - insbesondere auch im Hinblick auf die geplante Erweiterung der Europäischen Union - auch ab 2004 spezifische langfristige Lösungen zur Gewährleistung des notwendigen Schutzes der Menschen und der Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs erforderlich sein werden.

Ein wesentlicher Aspekt dieser von Österreich angestrebten Langfristlösung ist dabei auch die Herstellung der von der Kommission in ihrem jüngst veröffentlichten Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik geforderten Kostenwahrheit. Im Rahmen einer neuen EU-Wegekostenrichtlinie muss daher die Möglichkeit geschaffen werden, dem Straßengüterverkehr über die Errichtungs- und Erhaltungskosten hinaus auch die externen Umwelt-, Unfallfolge- und Staukosten zuzurechnen sowie insbesondere in sensiblen Gebieten eine Querfinanzierung der alternativen Verkehrsträger vorzunehmen.

Für Österreich ist dabei der Zeitfaktor von wesentlicher Bedeutung. Gemäß den Schlussfolgerungen des Rates von Göteborg soll bis 2004 sichergestellt sein, dass die Preise für die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger die Kosten für die Gesellschaft besser widerspiegeln. Vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung und angesichts der erwarteten Verkehrszunahmen müssen daher im Sinne der ununterbrochenen Gewährleistung des Schutzes von Umwelt und Bevölkerung so rasch wie möglich entsprechende Rechtsakte entwickelt und die Anwendung dieser Gemeinschaftsrechtsvorschriften ohne Verzögerung sichergestellt werden.

Da in jedem Fall eine rechtliche Lücke zwischen dem Auslaufen des Protokolls Nr. 9 mit 31.12.2003 und der Anwendung der entsprechenden neuen Rechtsakte zu vermeiden ist, habe ich stets die Festlegung einer Übergangsregelung im Anschluss an das Ökopunktesystem gefordert, die gewährleistet, dass die bereits erreichten Umweltverbesserungen nicht wieder gefährdet werden.

Da sich das geltende Ökopunktesystem als Instrument zur Eindämmung des Gütertransitverkehrs in vielerlei Hinsicht bewährt hat, habe ich in diesem Zusammenhang immer betont, dass die

Weiterführung dieses Systems die zweckmäßigste Lösung für die Überbrückung des Zeitraumes bis zum Inkrafttreten der genannten Rahmenrichtlinie darstellt.

Dank des permanenten Drängens Österreichs auf Vorlage eines entsprechenden Vorschlages legte die Kommission schließlich einen Vorschlag für eine Nachfolgeregelung des geltenden Ökopunktesystems vor. Dabei ist es als besonderer Erfolg Österreichs anzusehen, dass entgegen den ursprünglichen Intentionen der Kommission dieser Vorschlag nunmehr das gesamte Bundesgebiet umfasst und eine potentielle Dauer von insgesamt 3 Jahren ab 1.1. 2004 vorsieht.

Die Anwendung dieser Übergangsregelung auf dem gesamten österreichischen Hoheitsgebiet ohne Ausnahme bestimmter Strecken entspricht voll und ganz der im Rahmen der Verhandlungen mit der Europäischen Kommission mit Nachdruck vertretenen österreichischen Forderung, dass durch die zu vereinbarende Regelung *alle* vom Lkw-Transit durch Österreich betroffenen Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen vor den negativen Auswirkungen insbesondere des Straßengütertransitverkehrs geschützt werden sollen.

Die wesentliche Bedeutung der uneingeschränkten räumlichen Gültigkeit der Übergangsregelung zeigt sich insbesondere auch darin, dass nicht nur auf den "klassischen" Transitrouten, die in Nord-Süd-Richtung durch Österreich führen, wie insbesondere der Brennerroute, sondern auch auf den zunehmend überlasteten Ost-West-Korridoren im Zuge der bevorstehenden EU-Erweiterung mit einem signifikanten Anstieg des Straßengüterverkehrs zu rechnen ist. Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, prognostiziert eine österreichische Studie einen Anstieg des gesamten Straßengüterverkehrs in Österreich um 70%, wobei der relativ größte Zuwachs des Transitverkehrs mit den Beitrittskandidaten aus Mittel- und Osteuropa (Ungarn, Slowenien, Tschechische Republik, Polen, Slowakei) bis 2015 neben der Pontebbana-Achse für die Verkehrsachsen entlang der Donau angenommen wird.

Ich weise im Zusammenhang mit der konkreten Ausgestaltung der nachhaltigen Lösung der Verkehrsproblematik für die Zeit nach 2003 insbesondere auch auf die bilaterale Arbeitsgruppe Österreich/Europäische Kommission zur Langfristlösung der Transitverkehrsproblematik hin, die bereits mehrmals zusammengetroffen ist und wesentliche Beiträge im Hinblick auf die Sicherstellung der ausreichenden Berücksichtigung der österreichischen Interessen geleistet hat.

Diese Arbeitsgruppe ermöglicht es Österreich, seine spezifischen Anliegen zu deponieren. Dies war etwa schon im Hinblick auf die mögliche Definition sensibler Gebiete im Rahmen der neuen Wegekostenrichtlinie der Fall, indem der Kommission ein Vorschlag für eine Definition sensibler Gebiete unterbreitet wurde. Dieser Vorschlag, der zur Zeit kommissionsintern geprüft wird, basiert auf einer im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und meines Ressorts erstellten "Expertise zur Inkludierung des Konzepts der sensiblen Gebiete in die neue Wegekostenrichtlinie der Europäischen Kommission" und ermöglicht eine Festlegung sensibler Gebiete, in denen zur Lösung der Verkehrsproblematik geeignete Maßnahmen ergriffen werden können. Diese Lösungen werden insbesondere auch auf den Brennertransit Anwendung finden.

Fragen 7 und 8:

Wie stehen Sie zur Entschließung des Tiroler Landtags vom November und welche Punkte daraus beabsichtigen Sie im Rahmen der Verhandlungen umzusetzen?

Wie stehen Sie zur Forderung des Tiroler Landtags, verkehrsspezifische Maßnahmen im Sinne des § 22 Immissionsschutzgesetzes Luft durchzusetzen?

Antwort:

Was die Forderungen in der von Ihnen angeführten EntschlieÙung des Tiroler Landtages betrifft, verweise ich auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 6, aus denen hervorgeht, dass in den Themenkomplexen "Erweiterung" und "Übergangsregelung" keine grundsätzlichen Unterschiede zu den von Österreich in den laufenden Verhandlungen vertretenen Positionen und den dargestellten Ergebnissen dieser Verhandlungen bestehen.

In Bezug auf die in § 22 Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) verankerte Möglichkeit, im Falle der Überschreitung der im IG-L selbst oder der Verordnung nach § 3 IG-L festgelegten Grenzwerte verkehrsspezifische, der Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen dienende Maßnahmen zu erlassen, verweise ich auf die grundsätzliche Zielsetzung der österreichischen Verkehrspolitik, die die Bewältigung der negativen Auswirkungen des StraÙengüterverkehrs auf Umwelt und Bevölkerung auf nachhaltige, umweltverträgliche Weise zum Ziel hat und in deren Mittelpunkt daher neben Maßnahmen zur Vermeidung von unnötigem Verkehr die Verlagerung insbesondere des StraÙengüterschwerverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Schiene, den kombinierten Verkehr oder die Binnenschifffahrt, sowie die möglichst umweltschonende Bewältigung des verbleibenden StraÙengüterverkehrs stehen.

Frage 9:

Wann wird es endlich zum Ausbau der Unterinntalbahnantrasse kommen?

Antwort:

Bereits vor einigen Jahren wurde die Brenner Eisenbahn GmbH (BEG) gegründet, um vorerst den Ausbau des Abschnittes Kundl/Radfeld - Baumkirchen der Unterinntalbahnantrasse zu planen und in weiterer Folge durchzuführen. Desgleichen erfolgte bereits ebenfalls vor einigen Jahren die Bauübertragung der Maßnahmen an die BEG, womit die Finanzierung dieser Ausbaumaßnahmen durch die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH sichergestellt wurde. Eine Trassenverordnung für diesen Abschnitt liegt seit September 1999 vor; die eisenbahnrechtliche Bauverhandlung fand in den Monaten Oktober und November 2001 statt, sodass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung im Jahr 2002 erteilt werden wird können.

Seit mehreren Jahren werden bzw. wurden im Rahmen der Vorarbeiten bereits insgesamt vier Pilotstollen für die hinkünftigen Haupttunnel vorgetrieben, um genaue Kenntnisse der geologischen Verhältnisse zu gewinnen. Die bisher von der BEG eingesetzten Investitionsmittel betragen bereits mehr als 155 Mio €; nach meiner Auffassung wurde daher der Ausbau der Unterinntalbahnantrasse längst in Angriff genommen und ist bereits voll im Laufen.

Frage 10:

Verfolgen Sie weiter das Projekt eines Brenner-Basis-Tunnels, wie es bei ihrem Besuch auch von Verkehrskommissarin Paola de Palacio in den Raum gestellt wurde? Welche Finanzierungsangebote von Seiten der Kommission wurden dafür bereits in Aussicht gestellt?

Antwort:

Bereits im Jahre 2000 hat eine eigens hierfür gegründete Gesellschaft (Brenner Basistunnel EWIV) die Planungen für den Brenner Basistunnel auf Grundlage der seinerzeitigen Machbarkeitsstudien

aufgenommen. Die Brenner Basistunnel EWIV, welche als Europäische wirtschaftliche Interessensvereinigung (EWIV) nach europäischem Recht eingerichtet wurde, hat u.a. auch den Auftrag, mögliche Finanzierungsmodelle für den Brenner Basistunnel zu untersuchen, welche in weiterer Folge auch als Grundlage für allfällige Finanzierungsverhandlungen mit der Europäischen Kommission dienen sollen.