

3784/AB XXI.GP

Eingelangt am: 28.06.2002

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Der Bundesminister

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3816/J-NR/2002 betreffend innerösterreichische Vorbereitung auf die Erweiterung der Europäischen Union, die die Abgeordneten Dr. Einem und Genossinnen am 30. April 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche Maßnahmen wurden seitens Ihres Ressorts ergriffen, um den zusätzlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens - bedingt durch die Erweiterung der Europäischen Union - umwelt- und anrainerschonend zu bewältigen?

Antwort:

Da Österreich aufgrund seiner geografischen Lage im Zentrum Europa von den großen europäischen Verkehrsströmen in besonderem Ausmaß betroffen ist, verfolge ich - insbesondere auch vor dem Hintergrund der geplanten EU-Erweiterung - konsequent eine Verkehrspolitik, die darauf abzielt, Bevölkerung und Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs, wie Schadstoffe, Lärm, Staus, Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit etc. umfassend und nachhaltig zu schützen und die negativen Folgen des stetig steigenden Verkehrsaufkommens durch eine Optimierung der Nutzung der vorhandenen Kapazitäten der verschiedenen Verkehrsträger so gering wie möglich zu halten.

Ein wichtiges Instrument, das Österreich zur Erreichung dieser Ziele zur Verfügung steht, ist das gemäß Protokoll Nr. 9 des österreichischen Beitrittsvertrags zur EU vorgesehene Ökopunktesystem mit seiner Zielseitung der dauerhaften und umweltgerechten Reduzierung der durch den Lkw-Verkehr verursachten Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der Begrenzung der Transitfahrten durch Österreich mit 108% der Zahl der Transitfahrten im Vergleich zum Basisjahr 1991.

Über die konsequente Anwendung des Ökopunktesystems hinaus wurden und werden von Österreich zahlreiche Maßnahmen gesetzt, die zur verbesserten Kooperation der Verkehrsträger untereinander, zur Entlastung des Straßennetzes vom Güterschwerverkehr, zu geringerer Umwelt- und Gesundheitsbelastung und erhöhter Verkehrssicherheit führen und dazu beitragen sollen, die insbesondere aufgrund der fehlenden "Kostenwahrheit" im Straßengüterverkehr nach wie vor

bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zu ungunsten des Schienen- und kombinierten Verkehrs zu beseitigen und so die effizientere Nutzung alternativer Verkehrsträger zu fördern.

Von den zahlreichen Maßnahmen Österreichs im Hinblick auf die Verwirklichung dieser Ziele möchte ich etwa hervorheben, dass Österreich im Sinne der Förderung und des Ausbaus der Infrastruktur alternativer Verkehrsträger Investitionen in die Infrastruktur vom Straßen- in das Schienennetz verlagert. Der Anteil des Schienenverkehrs an den Investitionen hat sich daher bereits auf 40% der Gesamtinvestitionen erhöht und ist demnach erheblich höher als zum Beispiel in Deutschland oder der Schweiz.

Im Hinblick auf die Attraktivierung und effizientere Nutzung alternativer Verkehrsträger werden weiters Investitionsbeihilfen für Anlagen und Systeme sowie mobile Einrichtungen und Ausrüstungen, die speziell für die Beförderung oder den Umschlag von Gütern im kombinierten Verkehr notwendig sind, gewährt. Auch steuerliche Maßnahmen wie etwa die Rückvergütung der Straßenbenützungsabgabe für den Straßenvor- und Nachlauf im begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehr oder ordnungspolitische Maßnahmen, wie zum Beispiel die Befreiung von Fahrten zu bestimmten Be- oder Entladebahnhöfen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot, dienen der Förderung und verstärkten Nutzung des kombinierten Verkehrs.

Im Bereich der Binnenschifffahrt wiederum möchte ich auf die Gründung einer eigenen Gesellschaft hinweisen, die zum Ziel hat, die Wasserstraße Donau als alternativen und umweltfreundlichen Verkehrsträger zu etablieren, etwa durch Mitarbeit beim Aufbau der auf EU-Ebene in Angriff genommenen Optimierung der logistischen Rahmenbedingungen zur Entwicklung gemeinsamer Schiffsinformationssysteme.

In Bezug auf die Steigerung der Intermodalität, die auch in der künftigen europäischen Verkehrspolitik eine noch größere Rolle spielen soll, möchte ich außerdem auf die erfolgreiche Technologieoffensive "Logistik Austria Plus" hinweisen, die gezeigt hat, dass durch den Einsatz von Spitzentechnologien wie etwa Telematik Umwelt und Anforderungen der Wirtschaft ausgeglichen werden können.

Durch derartige verkehrspolitische Maßnahmen können positive Lenkungseffekte in Richtung Verkehrsvermeidung bzw. Verlagerung erzielt und dadurch ein günstigeres Verhältnis Straße/Schiene/Wasserstraße erreicht werden, was sich an dem in Österreich im Vergleich zum Durchschnitt der EU-15 wesentlich höheren Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt/Pipelines am "modal-split" eindeutig zeigt.

So werden in Österreich auf der Straße 38,3% des Güterverkehrs, auf der Schiene 36,9% und mittels Binnenschifffahrt/Pipelines 24,8% transportiert, während der gemeinschaftsweite Durchschnittswert für die Straße einen Anteil von 73,7%, für die Schiene von nur 14,1% sowie für die Binnenschifffahrt/Pipelines von 12,2% beträgt.

Um sicherzustellen, dass die unter anderem durch die erwähnten Maßnahmen und Instrumente im Rahmen der österreichischen Verkehrspolitik erreichten Umweltverbesserungen auf einer dauerhaften und umweltgerechten Basis gesichert werden und den gegenwärtigen und durch die Steigerung des Verkehrsaufkommens im Zuge der EU-Erweiterung zu erwartenden Problembereichen in den Verkehrssystemen nachhaltig entgegengewirkt wird, werde ich mich auch weiterhin mit allem Nachdruck für die Entwicklung einer Verkehrspolitik auf europäischer Ebene einsetzen, die stärker nach ökologischen Gesichtspunkten ausgerichtet ist, Lösungen für

die vom Straßengüterverkehr verursachten Umweltprobleme in ökologisch sensiblen Zonen erlaubt und nicht zuletzt die Internalisierung der externen Kosten zur Herstellung eines fairen Wettbewerbs zwischen den einzelnen Verkehrsträgern vorsieht.

Fragen 2 und 3:

Welche Maßnahmen haben Sie im Zusammenhang mit der oben zitierten Entschließung des Nationalrates ergriffen, um der Forderung nach einer Infrastrukturoffensive zu entsprechen, die dazu beiträgt, die vorhandenen und durch die Erweiterung zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsströme möglichst umwelt- und anrainerfreundlich zu bewältigen?

Wann werden Sie einen innerhalb der Bundesregierung akkordierten und mit den Bundesländern abgestimmten Generalverkehrsplan vorlegen, der im Hinblick auf die EU-Erweiterung die Ausbauprioritäten für die nächsten Jahre klarlegt, einen Zeitplan zu deren Umsetzung vorsieht und deren Finanzierung sicherstellt?

Antwort:

Schon vor der genannten Entschließung wurde im ho. Ressort mit Hochdruck an der Erstellung des Generalverkehrsplans gearbeitet, dessen Ziel es unter anderem ist, die österreichischen Wirtschaftsstandorte in einem gesamteuropäischen Verkehrsnetz optimal zu positionieren und die in der Folge von Ostöffnung und EU-Erweiterung auftretenden Verkehrsströme umwelt- und anrainerfreundlich zu bewältigen.

Die Europäische Union steht vor der Herausforderung der Integration der Beitrittskandidatenländer und damit vor der endgültigen Überwindung der fast sechzigjährigen Teilung Europas nach dem 2. Weltkrieg. In dem von drei Parteien getragenen Entschließungsantrag vom 21. November 2001 wurde als Vorbereitung zur Erweiterung der EU und zur Sicherstellung eines starken Wirtschaftsstandortes Österreich in der erweiterten EU unter anderem eine nachhaltige Verkehrspolitik, eine Infrastrukturoffensive, sowie eine Offensive für die Grenzregionen gefordert, die den Interessen der regionalen Bevölkerung und Wirtschaft nützen und dem Schutz der Umwelt den gebührenden Stellenwert einräumen.

Dem Auftrag nach einem mit den Bundesländern abgestimmten Generalverkehrsplan wurde mit Fertigstellung des sogenannten GVP-Ö (Generalverkehrsplan Österreich) entsprochen, in dem die Ausbauprioritäten im Bereich der Bundesverkehrsinfrastruktur für die nächsten Jahre festgelegt und Zeitpläne für die Umsetzung der einzelnen Projekte erstellt wurden, sowie eine Abschätzung des damit verbundenen Finanzierungsbedarfes erfolgte.

Zur Umsetzung und schrittweisen Anpassung des GVP-Ö wurde darüber hinaus ein Gesamtverkehrsmanagement eingerichtet, das ein strategisches und verkehrsträger-übergreifendes Management zur effizienten Umsetzung der Bundesverkehrsinfrastrukturprojekte vorsieht.

Zur Beschleunigung der Umsetzung dieser Projekte und zur verbesserten Einbindung der Umweltbelange in die einzelnen Planungsschritte, konnten auch Adaptierungen im Planungsablauf erreicht werden, sodass nun optimierte Voraussetzungen für die im Entschließungsantrag beschlossenen Zielsetzungen erreicht wurden.

Frage 4:

Wann ist mit der Einführung des LKW-Road-Pricing in Österreich zu rechnen?

Antwort

Vorgabe in der von der ASFINAG durchgeführten Ausschreibung ist eine Realisierungszeit für das Mautsystem von nicht mehr als 18 Monaten. In der Erwartung, dass nach der termingerecht erfolgten Bestbieterermittlung für den Betreiber des Mautsystems auch die noch notwendige Vertragsunterzeichnung rasch erfolgen kann, ist mit einer Betriebsaufnahme bis Ende 2003 zu rechnen, sodass ab dem Jahr 2004 die vollen Mauterträge zur Verfügung stehen könnten.

Frage 5:

Wie hoch wird die Kilometermaut sein?

Antwort

Die endgültige Festlegung der Tarife pro Kilometer wird in einer Verordnung auf Basis des derzeit in parlamentarischer Behandlung befindlichen Bundesstraßen-Mautgesetzes erfolgen. Die ASFINAG hat aber bereits dargestellt, dass zur Deckung der Infrastrukturkosten für das ihr übertragene hochrangige Straßennetz ein durchschnittlicher Mautsatz pro Kilometer von 0,22 Euro notwendig wäre.

Fragen 6 und 7:

Rechnen Sie damit, dass diese Höhe der Maut Verlagerungseffekte hin zu vermehrtem Bahntransport bzw. Vermeidungseffekte haben wird?

Wenn nein: Sind Sie bereit, sich für einen Mauttarif einzusetzen, der entsprechende Effekte erwarten lässt?

Antwort

Es ist damit zu rechnen, dass die vorgeschlagene Mauthöhe, die für schwere Güterfahrzeuge 0,27 Euro pro Kilometer betragen soll, vor allem beim Langstreckenverkehr zu Verlagerungen auch auf alternative Routen und Verkehrsträger führen wird. Eine Erhöhung dieser Sätze wäre derzeit aufgrund der geltenden EU-Richtlinie nicht zulässig.

Frage 8:

Welche Nachfolgeregelungen für die heute noch bestehenden Kontingentierungen beim Lkw-Transit aus den Erweiterungsländern bereiten Sie vor?

Antwort

Im Verhältnis zu den EU-Mitgliedstaaten werden hohe Sicherheits- und Umweltstandards sowie faire Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr durch die entsprechenden verkehrsrelevanten technischen, ökologischen, sozialen, fiskalischen, sicherheits- und umweltbezogenen Gemeinschaftsvorschriften gewährleistet.

In diesem Zusammenhang stellt auch 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 sowie der Begrenzung der Transitfahrten durch Österreich mit 108% der Zahl der Transitfahrten im Vergleich zum Basisjahr 1991 ein wichtiges Instrument dar.

Im Rahmen der Verhandlungen über die EU-Erweiterung hat Österreich daher im Hinblick auf die Sicherstellung der Einhaltung hoher Umwelt- und Sicherheitsstandards stets die Position vertreten, dass eine schrittweise Öffnung des Straßengüterverkehrsmarktes für die Beitrittskandidaten ab deren Beitritt nur unter der Voraussetzung erfolgen kann, dass diese alle verkehrsrelevanten technischen, ökologischen, sozialen, fiskalischen, sicherheits- und umweltbezogenen Vorschriften übernommen und umgesetzt haben sowie tatsächlich in der Praxis anwenden.

Im Hinblick auf die nachhaltige Sicherstellung der aus der Anwendung des Ökopunktesystems resultierenden Umweltverbesserungen setzt sich Österreich - wie Sie wissen - mit allem Nachdruck dafür ein, dass das Ökopunktesystem als Übergangslösung bis zum Inkrafttreten neuer Gemeinschaftsrechtsvorschriften für die Tarifierung der Infrastruktur weitergeführt wird. Aus österreichischer Sicht ist es in diesem Zusammenhang im Hinblick auf die bevorstehende EU-Erweiterung vor allem auch wichtig, dass die Beitrittskandidaten - im Sinne der grundsätzlichen österreichischen Position zur Übernahme der gesamten verkehrsrelevanten Gemeinschaftsrechtsvorschriften - diese Übergangsregelung voll inhaltlich übernehmen.

Die absolute Notwendigkeit der Einbeziehung der Beitrittskandidaten in eine Nachfolgeregelung für das Ökopunktesystem wurde von Österreich schon anlässlich des im Dezember des Vorjahres erfolgten vorläufigen Abschlusses des Verkehrskapitels mit Ungarn, Slowenien, Estland, Lettland, Litauen, der Slowakei und der Tschechischen Republik in einer Erklärung ausdrücklich festgehalten und auch von einem Gutachten des Juristischen Dienstes des Rates bestätigt.

Fragen 9 und 10:

Welche Ausbauprioritäten für Strasse bzw. für Schiene und Donau in Richtung Pressburg und Budapest, in Richtung Brunn und Kattowitz, in Richtung Laibach und schließlich in Richtung Wien-Ödenburg bzw. Graz-Steinamanger haben Sie festgelegt?

Wenn Sie noch keine Prioritäten festgelegt haben: Wann ist mit diesbezüglichen Entscheidungen zu rechnen?

Antwort:

Im Generalverkehrsplan kommt diesen Verbindungen hohe Bedeutung zu. Mit besonderer Priorität sollen jene Straßenverbindungen zwischen den österreichischen Ballungsräumen Wien und Linz einerseits und der Slowakischen und Tschechischen Republik anderseits gebaut werden, deren Bedeutung in der Vergangenheit lange Zeit verkannt wurde. Auch der geplante Umfahrungsring von Wien ist im Zusammenhang damit zu sehen.

Für die verbesserte Anbindung der nur etwa 50km entfernt liegenden Wirtschaftsräume Bratislava und Wien wird die A6 Nordost Autobahn gegenwärtig geplant, die eine direkte Verbindung zwischen der A4 Ost Autobahn und dem Grenzübergang Kittsee darstellt und bis Ende 2005 fertiggestellt werden soll.

Für die straßenverkehrliche Anbindung zwischen Wien und Budapest erscheint die bestehende A4 Ost Autobahn aus gegenwärtiger Sicht hinreichend.

Zufolge der fehlenden Anbindung des Wiener Zentralraumes nach Norden (Brno, Kattovice) wird die A5 Nord Autobahn projektiert, die in drei Etappen bis zur Grenze im Bereich Drasenhofen errichtet werden soll. Zu deren Anbindung wird darüber hinaus ein hochrangiges Bundesstraßennetzes um Wien konzipiert.

In einer gemeinsam mit Slowenien erstellten strategischen Untersuchung wurde für die Anbindung Österreichs an Slowenien über die bestehenden hochrangigen Straßenverbindungen hinaus kein weiterer Ausbaubedarf festgestellt.

Für die Anbindung des Grazer Zentralraumes an Ungarn wird in Abstimmung mit den ungarischen Ausbauplänen eine Verbindung zwischen der A2 Süd Autobahn im Bereich Hz bis zur österreichisch-ungarischen Grenze bei Heiligenkreuz/Szentgotthard geplant.

Darüber hinaus wird die Verlängerung der A3 Südost Autobahn hin zur österreichisch-ungarischen Grenze bei Klingenbach (Richtung Sopron) und der S31 Burgenland Schnellstraße ebenfalls zur österreichisch-ungarischen Grenze bei Rattersdorf betrieben.

Durch diesen konsequenten Infrastrukturausbau wird eine Verbesserung der verkehrlichen Situation der gesamten Ostregion erreicht, der insbesondere zu einer wirtschaftlichen Stärkung der Grenzregionen führen wird.

Auf der Schiene bestehen keine oder geringere Kapazitäts- und Qualitätsdefizite, dennoch verfolgen wir auch hier Ausbaumaßnahmen, soweit dies nötig und wirtschaftlich vertretbar ist. So wird zum Beispiel die Verbindung Wien - Eisenstadt - Sopron vorerst durch den Bau von Schleifen bei Ebenfurth und Müllendorf bestandsnah verbessert. Für den Ausbau des Pyhrnkorridors einschließlich Summerauer Bahn und der Strecke Graz - Spielfeld-Strass bestehen konkrete Überlegungen einer Vorziehung mittels eines PPP-Modells.

Die Prioritäten liegen im Generalverkehrsplan grundsätzlich fest. Vorreihungen sind im Einvernehmen aller Beteiligten möglich, wenn zugleich die Finanzierungsfrage gelöst wird und dies nicht zu Lasten Dritter erfolgt.

Frage 11:

In welcher Weise sind die betroffenen Nachbarländer in diese Prioritätenentscheidungen einbezogen?

Antwort

Meine Vorgängerin DI Dr. Monika Forstinger hat am 7. September 2001 die Verkehrsminister und/oder Staatssekretäre der benachbarten Reformländer nach Wien eingeladen. Dabei wurden deren Ausbauvorstellungen zur Kenntnis genommen und in der Folge im Rahmen der durch Planungs- und Genehmigungsvorläufe eingeschränkten Möglichkeiten berücksichtigt: War zum Beispiel ursprünglich an eine Fertigstellung der A5 Nordautobahn gegen 2020 gedacht, so ist nun mehr eine deutlich frühere Inbetriebnahme, voraussichtlich etwa um 2011, vorgesehen.

Mit dem Ende Jänner 2002 vorgestellten Generalverkehrsplan-Österreich (GVP-Ö) sind Projekte definiert und auch Ausbauprioritäten genannt worden. Die betroffenen Nachbarländer werden laufend im Rahmen der Eisenbahnkooperationsabkommen über die Absichten des ho. Ressorts informiert.

Im Generalverkehrsplan-Österreich (GVP-Ö) sind folgende Projekte mit den Prioritäten Paket 1 a und 1 b sowie Paket 2 enthalten:

Nordbahn Süssenbrunn-Hohenau: HL-Ausbau Phase 1 (Paket 1 b), Phase 2 (Paket 2);
die Eisenbahnverbindungen Richtung Bratislava und Budapest sind fertig gestellt;
(Graz-) Werndorf - Spielfeld (-Maribor-Ljubljana): zweigleisiger Ausbau (Pakete 1 b und 2);
Pottendorfer Linie (zweigleisiger Ausbau) und Schleife Ebenfurth: Paket 1 a;

Eisenbahnverbindung Wampersdorf-Eisenstadt-Sopron (EWESO): Paket 2; Steirische Ostbahn: Paket 1 a; Elektrifizierung und selektiver Ausbau: Paket 2.

Frage 12:

Haben Sie, da für den Zeitpunkt des Wegfalls der Möglichkeit, den Transit durch Österreich auf der Straße mittels Kontingentpolitik zu begrenzen, bereits die notwendigen Einrichtungen zur umweltfreundlichen Bewältigung des Transitverkehrs zur Verfügung stehen sollten, diesbezüglich Analysen in Auftrag gegeben, welche prüfen, inwieweit österreichisches Kapital von joint ventures in derartige Terminals in den Kandidatenländern eingebracht werden kann?

Antwort:

Im Lauf der letzten Jahre wurden vom bmvit verschiedene Analysen mit der Zielsetzung in Auftrag gegeben, zu prüfen, an welchen anderen Standorten in den Reformländern — abgesehen von Sopron - in der Nähe zur österreichischen Grenze Terminals für den Kombinierten Verkehr erforderlich wären, um in einer marktadäquaten Form einen Beitrag zur Verlagerung von Straßenverkehren auf die Schiene zu leisten.

Dabei haben sich der Raum Brünn/Breslau, der Raum Bratislava und der Raum Marburg als Potenziale für ein österreichisches Engagement herausgestellt. In allen drei Bereichen zeichnen sich konkrete Standortmöglichkeiten ab. Gespräche hinsichtlich der Realisierung von Kooperationen wurden bereits begonnen.

Frage 13:

Welche Initiativen zur Errichtung intermodaler Terminals in den Kandidatenländern sind derzeit festzustellen?

Antwort:

Es sind derzeit Initiativen zur Errichtung bzw. zum Ausbau von intermodalen Terminals in Ungarn, in Slowenien, in der Slowakei und in Tschechien, aber auch in Rumänien vorhanden.

In Ungarn ist es vor allem das BILC in Budapest sowie der Ausbau des Hafens in Györ. Beim Projekt in Budapest sind auch österreichische Partner involviert. Der Ausbau eines leistungsfähigen Kombiverkehrsterminals im Hafen Györ/Gönyü ist bisher am Fehlen des Gleisanschlusses gescheitert. Das Projekt Györ ist auch im Lichte österreichischer Investitionen in Sopron zu sehen.

Der Terminal Sopron trägt wesentlich dazu teil, dass Verkehre aus Ungarn auf der Bahn durch Österreich abgewickelt werden. Im Jahr 2001 wurden auf der Rollenden Landstraße Wels - Sopron in Summe rund 55.000 LKW befördert. Im unbegleiteten Verkehr wurden im selben Jahr rund 53.000 Container bzw. Wechselaufbauten befördert.

In Slowenien wird ein konkretes Ausbauprojekt in Marburg gemeinsam mit den slowenischen Stellen verfolgt.

In der Slowakei ist vor allem der Raum Bratislava sowohl für die Rollende Landstraße als auch für den UKV von Bedeutung. Durch die Einstellung der Wiencont-Aktivitäten im Hafen Bratislava ist das Vertrauen in den Kombiverkehr in diesem Raum weiter geschwunden. Allerdings besteht nach wie vor der Wunsch nach Wiederaufnahme eines RoLa-Betriebes in die Slowakei.

In Tschechien ist vor allem der Raum Brünn/Breslau sowie Budweis für Österreich von Bedeutung. Konkret besteht der Wunsch nach Aufnahme einer RoLa-Verbindung von Budweis nach Villach.

Des weiteren bestehen Überlegungen, im unbegleiteten Verkehr eine Antennenverbindung vom Raum Brünn/Breslau nach Wien mit der Zielsetzung aufzubauen, die Ganzzüge ab Wien zu den Nordseehäfen zu stärken.

In Rumänien besteht ein konkretes Terminalprojekt in Arad an der ungarisch/rumänischen Grenze zum Aufbau einer RoLa Arad - Wels.

Frage 14:

Welche dieser Initiativen wird von österreichischer Seite unterstützt?

Antwort

Abgesehen von Ungarn, wo durch Österreich bereits Investitionen in den Terminal und Bahnhof Sopron getätigt wurden, werden sämtliche genannten Initiativen von österreichischer Seite unterstützt.

Frage 15:

In welcher Form?

Antwort:

Die Unterstützung beginnt mit der Erarbeitung von wirtschaftlich tragfähigen Konzepten, die im Auftrag des bmvt bzw. der ÖBB erarbeitet wurden und die die Grundlage für Gespräche mit Partnern in den genannten Reformländern bilden. Ob und in welchem Ausmaß auch die Vornahme von Investitionen im Rahmen von PPP-Modellen unterstützt wird, kann im gegenwärtigen Stadium der Verhandlungen noch nicht beantwortet werden. Grundsätzlich zeigt aber das Beispiel Sopron, dass die Beteiligung an den Investitionskosten im Ausland ein geeignetes Instrument ist, Straßenverkehre bereits im Ausland zu erfassen und auf die Schiene zu bringen.

Frage 16:

Welche Initiativen haben Sie hinsichtlich des Ausbaus der Donau östlich und westlich von Wien für die ganzjährige Schiffbarkeit ergriffen

- a) gegenüber Bayern?
- b) gegenüber der Slowakei?
- c) gegenüber Ungarn?

Antwort

Der Ausbau der Donau zu einem ganzjährig zuverlässigen Verkehrsweg ist vor allem vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung ein wichtiges Anliegen meines Ressorts, um damit die Verlagerung des in der Ost-West-Relation zu erwartenden gesteigerten Transportaufkommens auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschifffahrt zu unterstützen. Die Bundeswasserstraßenverwaltung arbeitet bekanntlich an einem flussbaulichen Gesamtprojekt für den Donauabschnitt unterhalb von Wien, mit dem den Erfordernissen der Schifffahrt und des Wasserbaues und den Interessen der Ökologie entsprochen werden soll.

Für eine möglichst umfassende Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen der europäischen Wasserstraße Donau bedarf es selbstverständlich gemeinsamer Anstrengungen der Anliegerstaaten. Ihre Fragestellung zielt daher zu Recht auf die internationale Zusammenarbeit ab, wobei allerdings darauf hinzuweisen ist, dass in Deutschland die Zuständigkeit für Fragen des Wasserstraßenbaus nicht beim Freistaat Bayern, sondern beim Bund liegt. Nach ersten trilateralen Kontakten zwischen Deutschland, Ungarn und Österreich ist es zwischenzeitlich gelungen, die zunehmende verkehrspolitische Bedeutung der Donau auf gesamteuropäischer Ebene entsprechend zu verankern. Das anlässlich der Konferenz von Rotterdam 2001 von Vertretern aller Donauanlieger und Anfang dieses Jahres von der Vizepräsidentin der Europäischen Kommission, Loyola de Palacio, unterzeichnete Memorandum of Understanding für das Management des Paneuropäischen Verkehrskorridor VII bietet den Verkehrsministern den Rahmen für eine weiterreichende Kooperation, nicht nur auf dem Gebiet der Infrastruktur sondern auch in den Bereichen der Intermodalität, der Logistik und der Flotten. Nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass das Korridormanagement durch Österreich im Wege des in Wien eingerichteten TINA-Büros, das sich im Auftrag der EU bereits mit Fragen der Verkehrsinfrastruktur befasst hat, übernommen werden konnte, erwarte ich mir von dieser Initiative wesentliche Impulse für die Ausgestaltung der Donau zu einem Transportweg, der auch den zukünftigen Anforderungen gerecht wird.

Fragen 17,18,19 und 20:

Welche Position haben Sie bisher im Rahmen des EU-Verkehrsministerrates zur künftigen Neuregelung der Wegekostenrichtlinie eingenommen?

Treten Sie für die Internalisierung der externen Kosten im Straßengüterverkehr ein?

Wenn nein: Wie wollen Sie dann den immer weiter zunehmenden Straßengüterverkehr zugunsten der Erhaltung der Umwelt und zugunsten der betroffenen Anrainer eindämmen?

Was haben Sie unternommen, um sich der Solidarität anderer Mitgliedstaaten - insbesondere jener mit ähnlichen oder gleich gelagerten Interessen - zu versichern, wenn Nachfolgeregelungen für den Transitvertrag und für die derzeit geltenden Kontingentierungen im Güterverkehr mit den mittel- und osteuropäischen Beitrittskandidaten zu treffen sind?

Antwort

Wie schon im Rahmen der Beantwortung von Frage 1 ausgeführt, möchte ich an dieser Stelle erneut darauf hinweisen, dass Österreich mit Nachdruck für die Entwicklung einer Verkehrspolitik auf europäischer Ebene eintritt, die stärker nach ökologischen Gesichtspunkten ausgerichtet ist, Lösungen für die insbesondere vom Straßengüterverkehr verursachten Umweltprobleme in ökologisch sensiblen Zonen erlaubt und nicht zuletzt die Internalisierung der externen Kosten zur Herstellung eines fairen Wettbewerbs zwischen den einzelnen Verkehrsträgern vorsieht.

Da der Straßengüterverkehr durch die Nichtberücksichtigung der von ihm verursachten externen Kosten nach wie vor einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil gegenüber umweltfreundlicheren Verkehrsträgern wie Bahn, Binnenschiff oder kombinierter Verkehr genießt, kommt aus österreichischer Sicht im Hinblick auf die Attraktivierung dieser alternativen Verkehrsträger Maßnahmen zur Herstellung der Kostenwahrheit im Straßenverkehr besondere Bedeutung zu. Es gilt, diese Verzerrung des Wettbewerbs zu beseitigen, sodass ein ausgewogenes Verhältnis

zwischen den Verkehrsträgern und eine weitere Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf umweltfreundlichere Transportmittel erreicht werden können.

Österreich spricht sich daher ausdrücklich für die rasche Vorlage des im Weißbuch der Europäischen Kommission zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 angekündigten Vorschlags für eine neue EU-Wegekostenrichtlinie aus, die insbesondere die Möglichkeit der Erfassung aller externen Umwelt-, Unfallfolge- und Staukosten, der Querfinanzierung alternativer Verkehrsinfrastruktur gibt und besondere Maßnahmen in sensiblen Gebieten ermöglicht.

Diese Position wurde ebenso wie die bei der Beantwortung von Frage 8 dargelegte österreichische Haltung in Bezug auf die Notwendigkeit einer Übergangsregelung im Anschluss an das zur Zeit geltende Ökopunktesystem stets sowohl im Rahmen der EU-Verkehrsministerräte als auch anlässlich mehrerer bilateraler Treffen mit anderen EU-Mitgliedstaaten auf Ministerebene wie auch auf Beamtenebene mit Nachdruck vertreten.

Ich kann Ihnen versichern, dass ich mich auch weiterhin - wie schon bisher - mit aller Konsequenz für die österreichischen Anliegen in diesen Fragen einsetzen werde.

Frage 21:

Welche Anstrengungen haben Sie unternommen, damit bei der Aktualisierung der Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz schwerpunktmäßig auf die Beseitigung von Engpässen im Eisenbahnsektor und den Ausbau der wichtigsten Verkehrswägen Bezug genommen wird, um den durch die EU-Erweiterung insbesondere in den Grenzregionen zu erwartenden Verkehrsstrom aufzufangen und die Zugänglichkeit von Regionen in Randlage zu verbessern?

Antwort

Für Österreich von großer Bedeutung ist vor allem die Ost-West-Schienenachse, die Deutschland und Österreich mit den Beitrittsländern, insbesondere mit Ungarn und der Slowakei verbindet.

Die Bedeutung und Wichtigkeit dieser Achse, insbesondere auch im Hinblick auf die neuen Verkehrserfordernisse und Entwicklungen in Europa, wurde wiederholt von österreichischer Seite gegenüber der Europäischen Kommission und den beteiligten Staaten betont.

Wie Ihnen bekannt ist, hat die Europäische Kommission nunmehr die außerordentliche gesamteuropäische Bedeutung dieser Achse insofern anerkannt, als sie im Oktober 2001 einen Vorschlag zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über die Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz vorgelegt hat, der unter anderem die Aufnahme einer neuen Hochleistungs-Eisenbahnverbindung West-Ost in die prioritären TEN-Vorhaben vorsieht. Begründet hat die Europäische Kommission dies insbesondere damit, dass mit Hilfe dieses Vorhabens ein Teil des Straßenverkehrs auf dem in Aufschwung befindlichen West-Ost-Korridor auf die Schiene verlagert werden kann und dass das Vorhaben zu den Zielen des Weißbuchs beiträgt und den Beitritt vorbereitet.

Von österreichischer Seite wird der Vorschlag, das Vorhaben "Hochgeschwindigkeitszug/kombinierter Verkehr nach Osteuropa (Stuttgart-München-Salzburg/Linz-Wien)" in die vorrangigen TEN-Vorhaben aufzunehmen, voll und aktiv unterstützt. Demgegenüber vertreten aber einige Mitgliedstaaten derzeit im Rat die Auffassung, dass die 14 vorrangigen Vorhaben von Essen und Dublin nicht geändert werden sollen, obwohl der Europäische Rat von Barcelona den Rat und das

Europäische Parlament aufgefordert hat, die überarbeitete Fassung der Leitlinien für transeuropäische Netze bis Dezember 2002 anzunehmen, und zwar einschließlich von der Kommission ermittelter, neuer vorrangiger Projekte.

Frage 22:

Was haben Sie bisher unternommen, um die Nutzung von Verkehrsmitteln mit geringerer Umweltbelastung zu fördern?

Antwort:

Österreich hat mit nahezu allen Mittel- und Osteuropäischen Staaten im Bereich des Strassengüterverkehrs und im Bereich des Personengelegenheitsverkehrs mit Omnibussen bilaterale Abkommen geschlossen, im Rahmen derer Fördermaßnahmen zur Nutzung von Fahrzeugen mit hohen Verkehrssicherheits- und Emissionsstandards vereinbart sind, so durch die Bindung von bilateral vereinbarten Kontingenten an die Nutzung von Fahrzeugen, die hinsichtlich Verkehrssicherheit und Emissionen immer besseren Standards zu entsprechen haben.

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 bzw. den Umstieg auf diese Verkehrsarten für die Frachter attraktiver zu gestalten.

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. Belohnungsökopunkte 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, Straßenbenutzungsabgabe).