

819/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 773/J - NR/2000, betreffend Ausbaupläne für die Verkehrsinfrastruktur Tschechiens, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 12. Mai 2000 an mich gerichtet haben, beeindre ich mich wie folgt zu beantworten.

Allgemeines:

Auf Ebene der Verkehrsressorts fanden bereits seit 1991 mit der Tschechoslowakei sowie mit der Bundesrepublik Deutschland regelmässig intensive Gespräche über den Ausbau der Eisenbahnverbindung Berlin - Prag - Wien statt, der in einer Machbarkeitsstudie gemeinsam untersucht wurde. Im Juni 1995 wurde eine diesbezügliche Vereinbarung zwischen den Verkehrsministern Deutschlands, der Tschechischen Republik und Österreichs unterzeichnet.

Zugleich wurde ein bilaterales Abkommen zwischen den Verkehrsministerien Tschechiens und Österreichs abgeschlossen mit den grundlegenden Zielen einer Abstimmung des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur, der Interoperabilität und der Zusammenarbeit der Eisenbahnindustrien. Auf Grundlage dieses Abkommens wurde eine „gemeinsame Arbeitsgruppe“ eingerichtet, in deren Rahmen regelmässige Abstimmungsgespräche stattfinden.

Zu Ihren Fragen im Einzelnen:

Zu Frage 1:

Die Tschechische Republik führt den Ausbau ihrer wichtigsten Strecken bereits durch und wendet dabei internationale Standards an.

Zu Frage 2:

Die Eisenbahnverbindung Wien - Hohenau - Brünn - Prag - Dresden - Berlin stellt für Österreich die wichtigste Verbindung mit Tschechien dar und schließt zugleich die bedeutendste Eisenbahnachse Tschechiens ein. Der Ausbau ist derzeit bereits auf mehr als der Hälfte der Streckenlänge auf tschechischem Gebiet abgeschlossen. Seit Sommerfahrplan 2000 verkehren EuroCity - Züge zwischen Brünn und Prag bereits auf der ausgebauten Strecke (nunmehr über C. Trebova) mit Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h. Die Fahrzeiten wurden auf 2 Stunden 43/bzw. 42 Minuten zwischen Brünn und Prag bzw. 4 Stunden 26/24 Minuten zwischen Wien und Prag gekürzt. Der Ausbau der Gesamtstrecke soll Ende 2002 fertig gestellt sein.

Ähnlich hohe Priorität kommt sowohl aus tschechischer als auch aus österreichischer Sicht der Eisenbahnverbindung von Wien über Hohenau und Ostrau zur polnischen Grenze zu. Der Ausbau ist von Breclav ausgehend in mehreren Abschnitten bereits im Gange und soll bis Prerov und Hranice bereits 2002/2003 fertig gestellt sein, die restlichen Abschnitte bis zur polnischen Grenze sollen bis zum Jahre 2005 ausgebaut werden.

Weiters wurde im Rahmen der bilateralen Eisenbahnkooperation eine gemeinsame Machbarkeitsstudie über die Eisenbahnverbindungen Prag - Linz/ - Gmünd - Wien durchgeführt, deren Umsetzung durch eine kürzlich konstituierte bilaterale Arbeitsgruppe gesteuert wird. Der prioritäre Ausbau der tschechischen Strecke Budweis - Staatsgrenze bei Summernau (mit Elektrifizierung) soll bis Ende 2002 fertig gestellt sein; für weitere Ausbaumaßnahmen soll die Finanzierung noch nicht gesichert sein. Nach einer kürzlich von der tschechischen Regierung gebilligten „Konzeption für die Entwicklung des Verkehrsnetzes der Tschechischen Republik“

soll der weitere Ausbau der Strecke Prag - Budweis in den Jahren 2003 bis 2008 erfolgen.

Zu Frage 3:

Die gemeinsame Arbeitsgruppe zum Eisenbahnkooperationsabkommen wurde 1995 eingerichtet und tritt jährlich zu Abstimmungsgesprächen zusammen.

Zu Frage 4:

Ich darf darauf hinweisen, dass auf Grund der verkehrsgeographischen Lage Österreichs und Tschechiens vornehmlich Verkehr in Nord - Süd - Relationen nach und durch Österreich (als "Ost - West - Verkehr") zu betrachten ist.

Die Verlagerung von bilateralen und Österreich transitierenden Verkehren auf die Schiene ist gerade unter diesem Aspekt von größter Bedeutung für die österreichische Verkehrspolitik.

Zu Frage 5:

Am 7. Dezember 1999 hat der Rat in seinem Gemeinsamen Standpunkt der EU zum Verhandlungskapitel 9 "Verkehrspolitik" mit der Tschechischen Republik in Bezug auf den Infrastrukturausbau festgehalten, dass die Tschechische Republik im Lichte der Ergebnisse des TINA - Prozesses im Hinblick auf die Ausdehnung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes auf die Tschechische Republik Projekte von Gemeinschaftsinteresse identifizieren wird müssen, die für Gemeinschaftszuschüsse in Frage kommen.

Auf Basis der hierzu von seiten der Republik Tschechien einlangenden konkreten Vorschläge und der hierzu von seiten der Gemeinschaft - insbesondere von Seiten der betroffenen Nachbarstaaten der Republik Tschechien - vertretenen Positionen werden die entsprechenden Gemeinschaftsvorschriften (TEN - Leitlinien) mit Wirkung des Beitritts der Republik Tschechien zur EU anzupassen sein.

Das BMVIT hat im Zusammenhang mit dem Transeuropäischen Verkehrsnetz stets die Auffassung vertreten, dass der Ausbau der TEN fortgesetzt werden muss, um eine nachhaltige Entwicklung sowie den Zusammenhalt innerhalb der Union zu

fördern und bessere Verbindungen mit den neu beitretenden Ländern Mittel - und Osteuropas herzustellen. Dies jedoch unter der Voraussetzung, dass hierbei eine grundlegende Bedachtnahme auf eine auf Dauer tragbare Mobilität erfolgt und in diesem Sinne den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Schiene, Schiff und kombinierter Verkehr eine klare Priorität eingeräumt wird.

Diese Haltung wird vom Verkehrsressort auch im Hinblick auf die künftigen Verhandlungen der EU mit Tschechien weiterhin entsprechend vertreten werden.

Zu Frage 6:

Die federführende Zuständigkeit für die Beitrittsverhandlungen der EU mit den Kandidatenländern liegt beim Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten. Inwieweit diese Verhandlungen von den Maßnahmen der 14 EU - Mitgliedstaaten betroffen sind, wäre daher von diesem zu beurteilen.

Zu Frage 7:

Mein Ressort geht davon aus, dass eine sofortige vollständige Liberalisierung der bilateralen Verkehre bzw. der Kabotage mit dem Beitritt der Kandidatenländer ein starkes Ansteigen des Straßengüterverkehrs zu Lasten der umweltfreundlichen Verkehrsträger nach sich ziehen würde, sodass entsprechende Maßnahmen (z.B. Übergangsfristen bis nach dem Beitritt der neuen EU - Mitgliedstaaten) vorzusehen sind, um eine geeignete Verkehrsträgerentwicklung sicherzustellen.

In Bezug auf den Transitverkehr ist eine Einbeziehung der Beitrittskandidaten in das Ökopunktesystem, das in Prot. Nr.9 des österreichischen Beitrittsvertrags mit der EU verhandelt wurde, unerlässlich. Darüber hinaus muss im Zusammenhang mit dem Ökopunktesystem für den Transitverkehr durch Österreich durch entsprechende Maßnahmen sichergestellt werden, dass die primärrechtlich verankerte Zielsetzung einer dauerhaften Schadstoffreduktion in Österreich und damit die Erreichung eines dauerhaft verträglichen Modal Splits jedenfalls auch dann gewährleistet ist, wenn weitere Staaten der EU beitreten.

Die am 7. Dezember 1999 zum Protokoll des Rates abgegebenen gemeinsame Erklärung der Kommission und des Rates, wonach die vollständige Öffnung des Straßenverkehrsmarktes voraussichtlich einschneidende Auswirkungen auf den Verkehrssektor, die Sicherheit und die Umwelt in der EU haben wird und daher vor diesem Hintergrund vor dem Beitritt geeignete Maßnahmen für eine reibungslose Marktintegration im Bereich des Straßenverkehrs zu prüfen sein werden, wäre in diesem Sinne ebenso umzusetzen wie die ebenfalls am 7. Dezember 1999 von Österreich abgegebene einseitige Erklärung. In dieser Erklärung betont Österreich nachdrücklich, im Kontext einer erweiterten Union dem Ziel der nachhaltigen Senkung der von Lastkraftwagen verursachten Schadstoffemissionen verpflichtet zu sein. Aus diesem Grund müsse auch eine Lösung hinsichtlich der nachhaltigen Reduktion der Schadstoffemissionen im Straßenverkehr in und durch Österreich gefunden werden. Österreichs Zustimmung zu den endgültigen Ergebnissen der Erweiterungsverhandlungen werde von einer zufriedenstellenden Lösung in Bezug auf die Erreichung des oben erwähnten Ziels abhängen.

Zu den Fragen 8 und 10:

Seitens Tschechien besteht die Absicht, die Straßenverbindung von Znojmo Richtung Grenzübergang Klein Haugsdorf, beziehungsweise von Brno Richtung Drasenhofen in Abstimmung mit Österreich 4- s purig auszubauen. Für die Verbindung Ces. Budejovice Richtung Staatsgrenze bei Wullowitz bestehen ebenfalls Überlegungen für einen 4 - spurigen Ausbau. Über den zeitlichen Horizont dieser Ausbaupläne lassen sich jedoch gegenwärtig keine seriösen Aussagen treffen. Derzeit ist laut Regierungsbeschluss der tschechischen Regierung für die Verbindung Prag - Wullowitz ein autobahnähnlicher Ausbau vorgesehen, wobei in einer ersten Phase ein Halbausbau angestrebt wird.

Zu den Fragen 9, 11 und 12:

Gegenwärtig wird eine Untersuchung für den Korridor entlang der B 310 zwischen Unterweidersdorf und dem Grenzübergang Wullowitz auch unter Berücksichtigung der diesbezüglichen großräumigen Verkehrsströme durchgeführt. Hauptaufgabe

dieser Korridoruntersuchung ist die Prüfung der Notwendigkeit von Verkehrs - maßnahmen. Dabei wird u.a. geprüft, ob bzw. welche Verlagerungsmöglichkeiten auf die Schiene bestehen.

Darüber hinaus wird das Ausbauniveau, die Dimensionierung und die Klärung der Finanzierbarkeit festgelegt, sowie eine Einschränkung des weiter zu berück - sichtigenden Planungsraumes im Straßenbereich durchgeführt. Erst dann lassen sich erste Aussagen über den weiteren zeitlichen Ablauf treffen.