

1583/AB XXII. GP

Eingelangt am 21.05.2004

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. 10000/30-CS3/04 DVR 0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 W i e n

Wien, . Mai 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Bevor ich die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1619/J-NR/2004 betreffend Einsatz der Bundesregierung für wichtige österreichische Schienenprojekte (Graz-Maribor, Linz-Ljubljana) in Brüssel und bei den Nachbarstaaten, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 25. März 2004 an mich gerichtet haben, im Einzelnen beantworte, möchte ich einleitend folgende Fakten festhalten:

Die in der vorliegenden Anfrage genannten zusätzlichen prioritären TEN-Vorhaben, welche vom Europäischen Parlament (EP) in seiner Stellungnahme vom 11. März 2004 gefordert wurden, waren von der Bundesregierung bereits seit Herbst 2002 in der Van Miert Gruppe forciert worden.

Neben den Vorhaben und Achsen, welche erfolgreich in die Liste 1 des Van Miert Berichts hineinverhandelt werden konnten und die nun Bestandteil der TEN-Prioritätenliste (Anhang III) sind, konnte die Aufnahme der nunmehr vom Europäischen Parlament gewünschten Schienenverbindungen Prag-Linz und Graz-Maribor in die Liste 3 des Van Miert Berichts erreicht werden. Dies war meines Erachtens ein wesentlicher Faktor dafür, diese mit der Pyhrn-Schober Achse in Zusammenhang stehenden Schienenverbindungen später im Zusammenhang mit den Triloggesprächen zwischen Rat, Europäischem Parlament und Kommission nochmals und zumindest teilweise erfolgreich forcieren zu können.

Das vom Europäischen Parlament für Anhang III zusätzliche verlangte Vorhaben 29 b umfasste sowohl die Pyhrn-Schober Achse als auch die Südbahn. Neben der Aufnahme der Pyhrn-Schober Achse war mir und meinen Mitarbeitern vor allem die Aufnahme der Südbahn in die TEN-Prioritätenliste ein besonders wichtiges Anliegen. Deshalb wurde diese Achse vom BMVIT auch in der Van Miert Gruppe beantragt und besonders forciert. Aber bereits im Rahmen der Van Miert Gruppe hatte sich gezeigt, dass Österreich in dieser Frage nicht die entsprechende Unterstützung finden würde. Diese Achse wurde weder von den Nachbarstaaten (Italien, Slowenien und Ungarn unterstützen Korridor V), noch von der Kommission und auch nicht vom Vorsitzenden Karel Van Miert unterstützt. Selbst ein eigens von mir mit dem Vorsitzenden dieser hochrangigen Gruppe, Herrn Karel Van Miert und mit Kommissionsvertretern zu Stande gebrachter gesonderter persönlicher Gesprächstermin in Brüssel konnte keine Trendwende in dieser Frage bewirken. Die Südbahn wurde daher nicht in den Van Miert Bericht und in der Folge auch nicht in den Kommissionsvorschlag für die neue TEN-Prioritätenliste aufgenommen. Auch die Schienenverbindung Prag-Linz-Ljubljana fand keinen Eingang in die von der EK im Oktober 2003 vorgeschlagene Prioritätenliste, obwohl die Abschnitte Prag-Linz und Graz-Maribor immerhin in Liste 3 des Van Miert Berichts aufgenommen worden waren.

Das TEN-Dossier wurde von der italienischen Präsidentschaft sehr forciert und im Dezember 2003 konnte im Verkehrsministerrat bereits eine politische Einigung erreicht werden, die die von der Kommission vorgeschlagene Prioritätenliste (Anhang III) weitgehend bestätigte und lediglich das Vorhaben Seine - Schelde hinzufügte.

Auch nach der begrüßenswerten Stellungnahme des Europäischen Parlaments (EP) vom 11. März 2004, in welcher das EP unter anderem die Aufnahme zusätzlicher Schienenverbindungen in Österreich in die TEN-Prioritätenliste forderte, war es aufgrund der schwierigen Verhandlungssituation im Rat für Österreich unmöglich und ausgeschlossen, die Verankerung aller vom Europäischen Parlament forcierten Änderungen der Prioritätenliste (Anhang III) im gemeinsamen Standpunkt des Rates zum TEN-Dossier zu erreichen. Dies deshalb, weil die Mehrheit der Mitgliedstaaten zunächst jeglicher Änderung von Anhang III ablehnend gegenüberstand. Die Verhandlungssituation im Rat war für jene Staaten, die - wie Österreich - Änderungsanträgen des Europäischen Parlaments freundlich gegenüber standen, somit äußerst schwierig.

Gleichzeitig hatte die Irische Präsidentschaft das Ziel, die TEN-Leitlinien möglichst rasch, noch vor der EU-Osterweiterung am 1. Mai 2004 abzuschließen. Dies bedeutete zwar, dass man dem EP in bestimmten Punkten entgegenkommen musste, dass aber gleichzeitig aufgrund des enorm engen Zeitplans keine ausführlichen, ratsinternen Diskussionen geführt werden konnten.

Trotzdem ist es mit Unterstützung der Kommission und Tschechiens gelungen, innerhalb des Rates nochmals die Pyhrn-Schober Achse zu thematisieren. Die für die vom EP forcierten Schienenprojekte mit Österreichbezug entscheidende Sitzung des Ausschusses der Ständigen Vertreter (AStV) fand am 12. März statt. Die Irische Präsidentschaft stellte dabei zur Diskussion, dass der Rat, falls das EP auf einer Änderung von Anhang III bestehen sollte, dem EP die Schienenverbindung Prag-Linz-Ljubljana als zusätzliches Subprojekt zu Vorhaben Nr. 22 (Schienenachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden) anbieten könnte. Da aufgrund des EG-Vertrages jenen Mitgliedstaaten, deren Territorium durch TEN-Vorhaben berührt ist, eine ganz entscheidende Rolle zukommt, stellte die Irische Präsidentschaft vor allem auf die Position der betroffenen Mitgliedstaaten zu Prag-Linz (Tschechien, Österreich) sowie Linz-Ljubljana (Österreich, Slowenien) ab.

Österreich hat die Schienenverbindung Prag-Linz-Ljubljana im AStV gemäß einer vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorgeschlagenen und seitens des Außenministeriums an die Ständige Vertretung Österreichs in Brüssel ergangenen Weisung

unterstützt. Eine Einigung auf eine solche Verhandlungsposition gegenüber dem Europäischen Parlament scheiterte jedoch an Slowenien, das sich gegen die Aufnahme von Linz-Ljubljana als zusätzliche Verbindung in die Prioritätenliste aussprach.

Ich hätte die Pyhrn-Schober Achse (Prag-Linz-Ljubljana), die aus unserer Sicht auch die Verbindung Graz - Maribor umfasst hätte, gerne zur Gänze in den vorrangigen TEN-Vorhaben (Anhang III der TEN-Leitlinien) verankert, aber aufgrund des EG-Vertrages müssen die Mitgliedstaaten jenen TEN-Vorhaben, die ihr Territorium berühren, zustimmen. Auch wenn Slowenien offiziell seit 1. Mai 2004 Mitglied der EU ist, nahm es - so wie alle 10 neuen Mitgliedstaaten - an allen Beratungen im Rat teil und die Irische Präsidentschaft wollte und konnte die Verbindung Linz-Graz-Ljubljana nicht gegen die Position Sloweniens in die vorrangigen TEN-Vorhaben aufnehmen. Diese Einschätzung ergibt sich übrigens auch aus dem in der Anfrage zitierten Non Paper der Europäischen Kommission vom 15. März 2004.

Inzwischen hat der Rat am 14. April 2004 im schriftlichen Verfahren einen gemeinsamen Standpunkt zu den TEN-Leitlinien verabschiedet und das Europäische Parlament hat diesen gemeinsamen Standpunkt des Rates im Rahmen seiner zweiten Lesung am 21. April 2004 gebilligt, sodass das Rechtsetzungsverfahren nunmehr abgeschlossen ist.

Als Bilanz bleibt, dass Österreich in Zukunft im Zusammenhang mit der Prioritätenliste des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) an 6 vorrangigen europäischen Hauptachsen und an 10 Subvorhaben Anteil haben wird. Dies bedeutet gegenüber der alten Prioritätenliste der bisher geltenden TEN-Leitlinien, die Österreich nur eine Hauptachse zugestanden hatte, eine eindeutige Verbesserung. Außerdem ist es in der schwierigen letzten Verhandlungsphase auf Grund des österreichischen Einsatzes gelungen, zusätzlich zu dem bereits guten Ergebnis, wozu der Grundstein bereits in der Van Miert Gruppe gelegt wurde, noch Prag-Linz in die TEN-Prioritätenliste hineinzuverhandeln.

Ich bedanke mich auch dafür, dass mir diese parlamentarische Anfrage die Gelegenheit gibt, durch eine detaillierte Darlegung der Fakten überzeugend zu dokumentieren, dass die Vertreter meines Ressorts und ich alles in unserer Macht stehende getan haben, um die österreichischen Schienenprojekte in der TEN-Prioritätenliste unterzubringen und dass uns in dieser Angelegenheit kein mangelndes Engagement vorgeworfen werden kann.

Vor diesem Hintergrund darf ich nun die gestellten Fragen beantworten:

Frage 1:

Was wurde seitens der Bundesregierung konkret über die Routineaktivitäten in den Brüsseler Gremien hinaus unternommen, um die am 11.3. im Europaparlament gefassten Beschlüsse über zusätzliche vorrangige TEN-Projekte mit Österreichrelevanz zu unterstützen?

Antwort:

Zunächst darf ich im Zusammenhang mit dieser Frage festhalten, dass die in der Stellungnahme des Europäischen Parlaments (EP) enthaltenen Eisenbahnverbindungen mit Österreichbezug - wie bereits oben in der Einleitung dargelegt - von österreichischer Seite bereits seit Anfang 2003 in der Van Miert Gruppe forciert wurden. Außerdem haben ich und meine Mitarbeiter schon vor dem 11. März 2004 Aktivitäten gesetzt, um eine vorteilhafte Weichenstellung zu erreichen, sodass das vom EP geforderte Vorhaben Prag-Linz-Ljubljana innerhalb des Rates überhaupt thematisiert werden kann. Ich hatte mich deshalb bereits am 5. März 2004 in einem Telefonat mit der Vizepräsidentin der Europäischen Kommission und Kommissarin für Verkehr, Frau de Palacio, für die Schienenverbindung Prag - Linz - Ljubljana verwendet und mich dafür eingesetzt diese nochmals im Rat zu diskutieren. Aufgrund der bereits im Vorfeld erfolgten Aktivitäten und dank der Unterstützung, die seitens Tschechiens und seitens der Kommission für dieses Vorhaben gegeben

wurde, gelang es schließlich, das mit Änderungsantrag Nr. 26 vom EP geforderte Schienenvorhaben Prag-Linz-Ljubljana in der Sitzung des Ausschusses der Ständigen Vertreter (AStV) am 12. März 2004 zur Sprache zu bringen. Österreich hat in dieser Sitzung sowohl Prag-Linz als auch Linz-Ljubljana unterstützt. Während Tschechien Prag-Linz ebenfalls unterstützte, wurde Linz-Ljubljana von Slowenien abgelehnt. Die Irische Präsidentschaft ging daher in die knapp darauf folgenden informellen Triloggespräche mit dem EP mit der Verhandlungsposition Prag-Linz hinein.

Fragen 2 bis 6 und 10:

Falls zwischen 11.3. und 15.3. nichts bzw. nichts Zusätzliches unternommen wurde - warum?

Aufgrund welcher schriftlichen Eingaben und Positionierungen Ihrerseits bzw. Ihrer VertreterInnen auf Ratsebene bzw. gegenüber der Kommission kommen Sie zur Einschätzung, dass es sich bei den in der Anfragebegründung zitierten Aussagen der Kommission im "Non-Paper" vom 15.3.2004 über Desinteresse Österreichs "in both cases" um (gleich zwei inhaltlich übereinstimmende) "Protokollfehler" handeln soll?

Ist es zutreffend, dass Österreich auf Ratsebene die Aufnahme des Ausbaus der Bahnstrecke "Maribor-Graz" in die TEN-Prioritätenliste "nicht unterstützt" hat? Wenn nein, bitte um entsprechende schriftliche Belege, etwa aus dem COREPER oder anderen Gesprächsebenen im Rat und mit der Kommission.

Mit welcher Begründung lehnt Slowenien die Berücksichtigung des Abschnitts Graz-Maribor ab, nachdem eine solche Ablehnung bisher nicht bekannt war und auch in der Van-Miert-Gruppe nicht deponiert worden war?

Welche Aktivitäten haben Sie bzw. Ihre VertreterInnen im einzelnen gesetzt, um Slowenien von der Wichtigkeit der Strecke Graz-Maribor und ihrer Aufnahme in die TEN-Prioritätenliste zu überzeugen?

Welche Aktivitäten haben Sie bzw. Ihre VertreterInnen im einzelnen gesetzt, um Slowenien von der Wichtigkeit der Strecke Linz-Ljubljana und ihrer Aufnahme in die TEN-Prioritätenliste zu überzeugen?

Antwort:

Zunächst möchte ich auf das in der gegenständlichen Anfrage zitierte Papier der Kommission vom 15. März 2004 eingehen. Hierbei handelt es sich um ein sogenanntes "Non-Paper" ohne offiziellen Charakter, welches von der Kommission erstellt und im Rahmen der informellen Triloggespräche zu den TEN, die im März 2004 zwischen EP, Irischer Ratspräsidentschaft und Kommission stattgefunden haben, verteilt wurde. Da dieses Papier in den Ratsgremien nicht verteilt worden war, konnten weder meine Mitarbeiter im bmvit noch ich von dessen Existenz Kenntnis haben. Meine Mitarbeiter und ich haben von der Existenz eines derartigen Papiers erst erfahren, nachdem ich auf politischer Ebene angegriffen wurde, die Schienenverbindung Linz-Ljubljana nicht unterstützt zu haben. Dabei entstand auf Grund der via Medien erfolgenden Kritik der Eindruck, es existiere ein offizielles, förmliches Kommissionsdokument in welchem - vergleichbar einem Protokoll - Wortmeldungen oder Positionen der Mitgliedstaaten festgehalten werden. Daher wurde die Formulierung gewählt, es müsse sich um einen "Protokollfehler" handeln. Gemeint war, dass es sich bei solchen Aufzeichnungen der Kommission jedenfalls um ein Missverständnis handeln muss.

Es stellte sich schließlich heraus, dass es sich um ein Dokument mit keinerlei offiziellem Charakter sondern lediglich um ein "Non Paper" handelt, welches als Information für die Vertreter des EP

gedacht war. Es gibt lediglich eine Einschätzung innerhalb der Kommission über die Stimmung im Rat und die mögliche Positionierung von Mitgliedstaaten zu Vorschlägen des EP wieder.

Was die Ausführungen im Non Paper der Kommission zu Antrag Nr. 26 des EP und die Schienenverbindung Linz-Ljubljana betrifft, so war die im Kommissionspapier vom 15. März 2004 wiedergegebene Einschätzung jedenfalls unrichtig bzw. muss die Kommission in diesem Zusammenhang einem Missverständnis unterliegen. Denn Österreich hatte sich im Ausschuss der Ständigen Vertreter am 12. März 2004 dafür ausgesprochen, dass die Irische Ratspräsidentschaft dem Europäischen Parlament die Aufnahme von Prag-Linz-Ljubljana anbietet. Da der Abschnitt Linz-Ljubljana mehrheitlich als über die Pyhrn-Schober Achse verlaufend angesehen wurde, wäre durch ein solches Angebot an das EP auch die Schienenverbindung Graz-Maribor in Anhang III verankert worden. Eine Einigung auf eine solche Verhandlungsposition des Rates scheiterte aber an der Haltung Sloweniens, das sich klar gegen die Aufnahme von Linz-Prag in die TEN-Prioritätenliste aussprach.

Wenn Sie nach der Begründung Sloweniens für die Ablehnung von Maribor-Graz fragen, so ist darauf hinzuweisen, dass der diesbezügliche vom EP beschlossene Abänderungsantrag Nr. 19 so formuliert war, dass dieser eine Umleitung von Korridor V bedeutet hätte, und so kam dessen Ablehnung durch Slowenien nicht überraschend. Denn eine direkte Schienenverbindung zwischen Slowenien und Ungarn stellt eine sowohl für Slowenien als auch Ungarn absolute Priorität dar. Slowenien musste diesen Änderungsantrag daher ablehnen und weder Ungarn noch Slowenien hätte diese Änderung betreffend Korridor V je akzeptieren können.

Die österreichische Stoßrichtung konzentrierte sich daher auf das vom EP im Abänderungsantrag Nr. 26 geforderte zusätzliche prioritäre Vorhaben Nr. 29 b welches aus österreichischer Sicht sowohl die Pyhrn-Schober Achse als auch die Südbahn umfasst hätte. In diesem Zusammenhang war nicht vorherzusehen, dass Slowenien im Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV) auch den im Hinblick auf Änderungsantrag Nr. 26 des EP gemachten Vorschlag, dem EP Prag-Linz-Ljubljana anzubieten, was Graz-Maribor miteingeschlossen hätte, ablehnt. Dies insbesondere auch deshalb als die Schienenverbindung Graz-Maribor in der Endphase der Van Miert Gruppe noch von Slowenien und Österreich gemeinsam forciert worden war. Eine von österreichischer Seite erhoffte Einigung, dem Parlament nicht nur Prag-Linz sondern Prag-Linz-Ljubljana anzubieten, wodurch für Österreich die Pyhrn - Schober Achse einschließlich Graz-Maribor in Anhang III aufgenommen worden wäre, scheiterte somit an Slowenien, da es sich am 12. März 2004 klar gegen die Aufnahme von Linz-Ljubljana aussprach. Es ist zu vermuten, dass der oben beschriebene Änderungsantrag Nr. 19 des Europäischen Parlaments, der eine Verschwenkung von Korridor V bedeutet hätte und der die slowenische Seite sehr beunruhigt hat, entscheidend zu dieser gegenüber der Schienenverbindung Linz - Ljubljana ablehnenden Haltung Sloweniens beigetragen hat.

Zu den Fragen betreffend die Aktivitäten zur Umstimmung von Slowenien sowie nach Maßnahmen, um doch noch die Verankerung der vom EP gewünschten Schienenvorhaben in den TEN-Prioritäten zu verankern, darf ich darauf hinweisen, dass es angesichts der dynamischen und unter enormem Zeitdruck stattfindenden Verhandlungen unmöglich war, nach der AStV-Sitzung des 12. März und der erfolgten Slowenischen Ablehnung noch das Ruder herumzureißen und eine Aufnahme von Linz - Ljubljana in die Prioritätenliste zu erreichen. Durch die seitens Slowenien eingenommene Haltung betreffend Linz-Ljubljana war ein "Window of Opportunity", welches noch bis 12. März 2004 offen gestanden war, unwiderruflich geschlossen worden.

Die Irische Präsidentschaft hatte nämlich auf Basis der am Freitag, dem 12. März 2004 im AStV beschlossenen Verhandlungsposition am Beginn der Woche vom 15. März die informellen Verhandlungsgespräche mit den Vertretern des Europäischen Parlaments und der Kommission sofort weitergeführt und war rasch zu einer Einigung gelangt. Bereits am 17. März 2004 wurden

die Mitgliedstaaten im AStV darüber unterrichtet, dass auf Basis der Verhandlungsposition vom 12. März 2004 über die TEN-Prioritätenliste eine weitgehende Einigung mit den Vertretern des EP erzielt worden war.

Selbst in dem unwahrscheinlichen Fall, dass es mir gelungen wäre, die slowenische Seite bis zum 17. März 2004 rasch umzustimmen, hätte die Mehrheit der Mitgliedstaaten eine abgeänderte Verhandlungsposition des Rates nicht akzeptiert. Schon allein die Tatsache, dass die Pyhrn-Schober Achse innerhalb des Rates überhaupt thematisiert werden konnte, stellte angesichts der Verhandlungssituation im Rat eine nicht zu unterschätzende Leistung dar. Denn die Mehrheit der Mitgliedstaaten im Rat hatte die Zielsetzung, dem Europäischen Parlament bei Anhang III so wenig wie möglich entgegenzukommen und es ist zu betonen, dass das am 12. März 2004 vereinbarte Entgegenkommen des Rates nur als Rückfallposition beschlossen worden war. Hätten Österreich oder Slowenien, welches dann innerhalb von wenigen Tagen seine Auffassung völlig geändert hätte, Linz-Ljubljana unter diesen Rahmenbedingungen nochmals zu thematisieren versucht, hätten dies die anderen Mitgliedstaaten klar abgelehnt. Insbesondere hätten sie in diesem Fall auf die bereits erfolgte Einigung zwischen Irischer Ratspräsidentschaft und dem Europäischen Parlament verwiesen.

Ich bin aber dennoch brieflich an meinen slowenischen Amtskollegen, Herrn Jakob Presecnik herangetreten und habe auf die Wichtigkeit der vom EP geforderten Schienenverbindungen und insbesondere von Linz-Ljubljana einschließlich Graz-Maribor Achse für Österreich und Slowenien hingewiesen und ihm dies detailliert erläutert.

Zu den von Ihnen im Zusammenhang mit Frage 4 gewünschten schriftlichen Belegen darf ich Sie darüber informieren, dass die offiziellen Protokolle des AStV nicht als Wortprotokolle sondern als Ergebnisprotokolle abgefasst werden. Das bedeutet, dass in diesen Protokollen nur die in der jeweiligen Sitzung erzielten Ergebnisse und nicht die Wortmeldungen und Positionen sämtlicher Mitgliedstaaten enthalten sind.

Fragen 7 und 8:

Welche Aktivitäten haben Sie darüber hinaus im einzelnen gesetzt, um Ungarn von seiner Ablehnung der Wichtigkeit der Strecke Graz-Maribor und ihrer Aufnahme in die TEN-Prioritätenliste zu überzeugen?

Ist es zutreffend, dass Graz-Maribor - wie Ihrer APA-OTS 071 vom 26.2.2004 zu entnehmen - bei Ihrer großen Besprechung mit Ungarns Verkehrsminister Csillag in Budapest Ende Februar kein Thema war, obwohl bei diesem Treffen auch TEN-Prioritäten sowie "gemeinsames Vorgehen" und "Allianzen" in Brüssel bis hin zum verkehrspolitischen "Schulterschluss" besprochen wurden?

Antwort:

Entgegen Ihrer Behauptung in diesem Anfragepunkt ist der Presseaussendung meines Kabinetts, die unter APA-OTS 071 am 26. Februar 2004 erschienen ist, keineswegs zu entnehmen, dass diese Frage kein Thema bei meinem Besuch bei meinem Amtskollegen Csillag in Budapest gewesen ist. Selbstverständlich war eine weitere Intensivierung der Kontakte der Ministerien, insbesondere im Hinblick auf ein akkordiertes Vorgehen in den Gremien der Europäischen Union, ein gemeinsames zentrales Anliegen.

Außerdem war Ungarn, wie bereits oben ausgeführt, nicht prinzipiell gegen die Schienenverbindung Graz-Maribor eingestellt, sondern dagegen, dass durch den Abänderungsantrag Nr. 19 eine für Ungarn essentielle und prioritäre Schienenhauptachse, nämlich den so genannten Korridor V, so umgeleitet hätte, dass Anhang III nicht länger eine direkte Schienenverbindung zwischen Slowenien und Ungarn enthalten hätte. Ein Lobbyieren bei der ungarischen Seite in

dieser Frage bzw. eine konstruktive Diskussion dieses Änderungsantrags, der Ungarn sehr beunruhigte, wäre daher von vornherein aussichtslos bzw. erfolglos gewesen.

Die österreichische Strategie konzentrierte sich daher - wie bereits gesagt - nicht auf die Forcierung des aussichtslosen Änderungsantrags 19, sondern vielmehr auf die Unterstützung des für Österreich wesentlichen Änderungsantrags Nr. 26, der zusätzliche Schienenverbindungen für Österreich, wie die Südbahn und die Pyhrn-Schober Achse einschließlich Maribor-Graz enthielt. Es gelang auf diesem Wege die Pyhrn-Schober Achse zu thematisieren und beinahe hätte man Linz-Ljubljana - und damit auch Graz-Maribor - erreicht, wenn sich nicht Slowenien, das von dieser Verbindung direkt betroffen ist, dagegen ausgesprochen hätte. Ungarn war an diesen Diskussionen betreffend Änderungsantrag Nr. 26 nicht beteiligt.

Frage 9:

Ist es zutreffend, dass Österreich auf Ratsebene hinsichtlich des Ausbaus der Bahnstrecke Linz-Ljubljana "nicht interessiert" war bzw. ist? Wenn nein, bitte um die entsprechenden schriftlichen Belege, etwa aus dem COREPER oder sonstigen Gesprächsebenen im Rat und mit der Kommission.

Antwort:

Wie bereits mehrfach betont, ist es unrichtig, dass Österreich auf Ratsebene hinsichtlich des Ausbaus der Bahnstrecke Linz-Ljubljana nicht interessiert war. Österreich hat sich vielmehr um die Thematisierung der Schienenverbindung Prag-Linz-Ljubljana im Rat bemüht und dies auch erreicht. So hatte ich mich bereits in einem Telefongespräch am 5. März 2004 bei der Vizepräsidentin der Kommission und EU-Kommissarin für Verkehr, Frau de Palacio für die Schienenverbindung Linz - Ljubljana verwendet. Als Prag-Linz-Ljubljana dann am 12. März 2004 im AStV diskutiert wurde, hat Österreich sowohl Prag-Linz als auch Linz-Ljubljana unterstützt. Da sich Österreich und Tschechien als betroffene Staaten bezüglich Prag - Linz am 12. März 2004 einig waren, fand Prag-Linz Eingang in die Verhandlungsposition des Rates. Für Linz-Ljubljana gelang dies trotz der österreichischen Unterstützung aufgrund der klar ablehnenden Haltung Sloweniens hingegen bedauerlicherweise nicht.

Zu den von Ihnen gewünschten schriftlichen Belegen darf ich Sie darüber informieren, dass die offiziellen Protokolle des AStV nicht als Wortprotokolle sondern als Ergebnisprotokolle abgefasst werden. Das bedeutet, dass in diesen Protokollen nur die in der jeweiligen Sitzung erzielten Ergebnisse und nicht die Wortmeldungen und Positionen sämtlicher Mitgliedstaaten enthalten sind.

Fragen 11 und 12:

Was haben Sie im einzelnen unternommen, um den angeblichen "Protokollfehler" der Kommission zu korrigieren? Gibt es insbesondere eine geänderte Version des Kommissionspapiers bzw. eine sonstige schriftliche Information der Kommission über diese Korrektur zuhanden der AdressatInnen des ursprünglichen Kommissionstextes?

Was haben Sie seit dem 15.3. im einzelnen unternommen, um auf Ratsebene und gegenüber der Kommission den durch das Kommissionspapier dokumentierten Eindruck der Nichtunterstützung und des Desinteresses Österreichs für die Strecken Graz-Maribor und Linz-Ljubljana zu korrigieren und doch noch eine Aufnahme dieser Strecken in die Liste der TEN-Prioritäten entsprechend den EP-Beschlüssen zu bewerkstelligen?

Antwort:

Bei dem "Non Paper" der Kommission handelt es sich nicht um ein Protokoll, sondern um ein Papier, welches die Einschätzung von Mitarbeitern in der Kommission wiedergibt.

Dass dieses Dokument, welches mir inzwischen vorliegt, offenbar in großer Eile unter erheblichem Zeitdruck zusammengestellt worden sein muss, ergibt sich unter anderem daraus, dass es

unrichtig mit "15 März 2003" anstatt richtig mit "15. März 2004" datiert ist. Weiters heißt es im vorletzten Satz "It therefore can not be accepted since the concerned countries *does* not agree .." anstatt richtig "It therefore can not be accepted since the concerned countries *do* not agree .." Liest man den letzten Absatz, den mit amendment No. 19 vergleicht, so wird offensichtlich, dass hier Fehler im Dokument vorliegen!

Da Österreich in der AStV-Sitzung am 12. März 2004 die Eisenbahnachse Linz-Ljubljana ausdrücklich unterstützt hat, ist es offensichtlich, dass das Kommissionsdokument, welches auf den 15. März 2004 datiert ist, einem Missverständnis unterliegt. Spätere Kontakte auf Beamtenebene zwischen bmvit und Kommission haben ergeben, dass sich die Mitarbeiter in der Kommission sehr wohl der österreichischen Unterstützung für Linz-Ljubljana bewusst sind und dass man dieses Missverständnis bedauert.

Im Rat war sich jedermann über die österreichische Position zu Linz-Ljubljana im Klaren, da Österreich diese Verbindung im AStV am 12. März 2004 unterstützt hatte. Das Kommissionspapier war nämlich, wie bereits ausgeführt, von der Kommission in erster Linie als Information für die Vertreter des EP in den informellen Triloggesprächen erstellt worden und im Rat weder verteilt noch diskutiert worden.

Wie bereits oben dargelegt, hatte die Irische Präsidentschaft auf Basis der am Freitag, dem 12. März 2004 im AStV beschlossenen Verhandlungsposition am Beginn der Woche vom 15. März 2004 die informellen Verhandlungsgespräche mit den Vertretern des Europäischen Parlaments und der Kommission sofort weitergeführt und war rasch zu einer Einigung gelangt. Bereits am 17. März 2004 wurden die Mitgliedstaaten im AStV darüber unterrichtet, dass auf Basis der Verhandlungsposition vom 12. März 2004 eine weitgehende Einigung mit den Vertretern des EP erzielt worden war. Damit waren die Verhandlungen zwischen Irischer Präsidentschaft und Parlament gelaufen. Ratsinterne Diskussionen über den Inhalt von Anhang III fanden in der Folge keine mehr statt und es erfolgten auch keine inhaltlichen Änderungen im Hinblick auf Anhang III mehr. Ende März wurde im AStV lediglich ein vom EP-Berichtersteller, Herrn Abgeordneten Bradbourn, geäußerter Wunsch betreffend die technische Darstellung des Schienennetzes auf der iberischen Halbinsel, der am Inhalt von Anhang III nichts Grundlegendes änderte, akzeptiert. Zusammenfassend ist daher zu sagen, dass ab Mitte März jene Verhandlungsphase innerhalb des Rates, in welcher noch Änderungen erreicht werden hätten können, abgeschlossen war.

Frage 13:

Bekennen Sie sich ausdrücklich zur Ausweisung der Bahnstrecke Linz-Ljubljana als TEN-Priorität vor dem Hintergrund, dass nach geltendem Verhandlungsstand bei der Wegekostenrichtlinie nur dann die Einhebung erhöhter LKW-Mautsätze auf parallelen Straßenachsen zulässig sein könnte?

Antwort:

Wie bereits dargelegt, hat Österreich die Aufnahme der Schienenverbindung Linz - Ljubljana in die TEN-Prioritätenliste unterstützt. Mich hätte es persönlich sehr für Österreich gefreut, wenn es gelungen wäre, die Pyhrn-Schober Achse (Prag-Linz-Ljubljana), die auch die Verbindung Graz - Maribor umfasst hätte, in den vorrangigen TEN-Vorhaben (Anhang III) zu verankern. Ich habe mich daher stets zur Aufnahme der Schienenverbindung Linz-Ljubljana bekannt. Ich darf auch darauf hinweisen, dass es in meiner Amtszeit bereits gelungen ist, dass die Schienenverbindungen Prag-Linz und Graz-Maribor in die Liste 3 des Van Miert Berichts aufgenommen wurden. Auch wenn dies in der Folge nicht dazu geführt hat, dass diese Verbindungen in den Kommissionsvorschlag für die Prioritätenliste vom Oktober 2003 aufgenommen wurden, so war die Eigenschaft dieser Schienenverbindungen als Bestandteil von Liste 3 des Van Miert Berichts ein nicht zu unter-

schätzender Faktor, dass es überhaupt gelungen ist, diese nach der politischen Einigung des Rates vom Dezember 2003 und der Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 11. März nochmals im Rat thematisieren zu können.

Was den von Ihnen angesprochenen Zusammenhang zwischen einer Ausweisung einer Bahnstrecke in der TEN-Prioritätenliste und der Möglichkeit der Einhebung von erhöhten LKW-Mautsätzen betrifft, so ist dazu zu ergänzen, dass im Kommissionsvorschlag für die Wegekostenrichtlinie im Zusammenhang mit der Möglichkeit einer Querfinanzierung auf Verkehrsinfrastrukturen von hohem europäischen Interesse Bezug genommen wird. Die Stellungnahme des EP vom 20. März 2004 stellt ebenfalls auf Projekte von hohem europäischen Interesse ab, wobei beispielhaft prioritäre TEN-Vorhaben genannt werden.

Fragen 14 bis 16:

Ist es zutreffend, dass die Umsetzung des GVP um etwa 50 % höhere Investitionen pro Jahr erfordern würde, als auf gesetzlicher Grundlage für Schieneninvestitionen jährlich verfügbar sind?

Ist es zutreffend, dass die Kostenschätzungen für die einzelnen Schienenprojekte des GVP deutlich zu niedrig sind?

Wie hoch sind - soweit sie nicht mehr den Angaben im GVP entsprechen - die aktuellen Kostenschätzungen für die in den Paketen 0, 1a, 1b und 2 des GVP enthaltenen Schienenprojekte im einzelnen?

Antwort:

Wie ich bereits in meiner Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 1031/J-NR/2003 ausgeführt habe, beziehen sich die Kostenangaben der im Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö) enthaltenen Eisenbahninfrastrukturvorhaben auf die Preisbasis 1. Jänner 2002 und beinhalten bei den ÖBB-Vorhaben keine aktivierbaren Eigenleistungen.

Unter diesem Gesichtspunkt ist es nachvollziehbar, dass die Gesamtkosten der einzelnen Vorhaben einschließlich der jeweils aktivierbaren Eigenleistungen und einschließlich der insbesondere bei mehrjährigen Vorhaben auftretenden Preisgleitungseffekte in der Regel über den im GVP enthaltenen Kostenangaben liegen. Im Übrigen ist keine allgemeine Tendenz erkennbar, dass die im GVP enthaltenen Eisenbahninfrastrukturvorhaben wesentliche Kostenüberschreitungen aufweisen werden.

Unter Berücksichtigung der dargelegten Effekte und der fortschreitenden Projektentwicklung werden die seinerzeitigen Kostenschätzungen derzeit aktualisiert und in den bis 30. Juni 2004 zu erstellenden Rahmenplan gem. § 43 Bundesbahnstrukturgesetz 2003 einfließen.

Mit freundlichen Grüßen