

Eingelangt am: 20.03.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

**BM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND
WASSERWIRTSCHAFT**

Die Abgeordneten zum Nationalrat Petrovic, Kolleginnen und Kollegen haben am 23. Jänner 2003 an meinen Vorgänger eine schriftliche Anfrage mit der Nr. 42/J, betreffend die negativen Auswirkungen der Änderungen beim dezentralen Zuckerrüben-Übernahmesystem gerichtet. Ich beehre mich, diese wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Die Reduzierung der Anzahl der Rübenlagerplätze war eine Auflage der Europäischen Kommission für die Zustimmung zur nationalen Beihilfe für den Kauf von Rübenplätzen. Dadurch konnte das im Interesse der österreichischen Rübenbauern bestehende dezentrale Liefersystem erhalten bleiben. Ohne dieses dezentrale Liefersystem hätten die Rübenproduzenten wie in den übrigen Ländern der Gemeinschaft die Rüben direkt vom Feld in die jeweilige Fabrik nach einem strengen Lieferplan anliefern müssen. Durch die Zwischenlagerung der Rüben auf den Rübenlagerplätzen konnte der Weitertransport mit der Bahn forciert werden. Österreich ist das einzige Land der Gemeinschaft, wo bedeutende Mengen an Rüben - derzeit rund die Hälfte der Produktion - mit der Bahn transportiert werden.

Zu Frage 2:

Nein; die oben genannte Auflage war durch das Europäische Wettbewerbsrecht bedingt.

Zu Frage 3:

Nein. Das Interesse an der Zustimmung zur nationalen Beihilfe durch die Europäische Kommission lag bei den österreichischen Rübenbauern, da ansonsten - so wie in den anderen Mitgliedstaaten - die Rüben durch die Produzenten direkt zur jeweiligen Fabrik geliefert hätten werden müssen.

Zu Frage 4:

Durch die Lagerung von größeren Mengen an Rüben auf befestigten Sammelplätzen ist die Rübe im Vergleich zu der im übrigen Europa üblichen Feldrandlagerung von den in unseren Breiten üblichen Frösten weitgehendst geschützt. Dadurch bleibt der hohe Zuckergehalt, der Grundlage der Rübenbezahlung ist, erhalten. Durch den Wegfall der sonst gegebenen Liefertermine kann unter Beachtung der jeweiligen Witterung die Rübe gerodet und verbracht werden, was zu einer Schonung der Böden und der Feldwege beiträgt. Ohne die Akzeptanz der Verringerung der Rübenlagerplätze hätte das vor dem EU-Beitritt bestehende dezentrale Liefersystem nicht beibehalten werden können, was in der Folge für den einzelnen Produzenten die Verpflichtung zur Lieferung der Rübe in die Fabrik im Rahmen eines strengen Lieferplanes mit sich gebracht hätte. Dies hätte in vielen Fällen einen niedrigeren Zuckergehalt bedeutet und ein niedrigeres Einkommen der Produzenten zur Folge gehabt.

Zu Frage 5:

Darüber liegen dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft keine Unterlagen vor.

Zu Frage 6:

Generell haben sich die Anfahrwege durch die Restrukturierung der Rübenplätze für rund zwei Drittel der Rübenbauern nicht geändert. Die Verringerung der Sammelplätze führt für

diejenigen Produzenten, deren bisheriger Rübenplatz geschlossen wurde, und die zu einem anderen Rübenlagerplatz fahren müssen, in den meisten Fällen zu längeren Transportstrecken. Im Durchschnitt ist die Wegstrecke zu den Rübenplätzen von 5,5 km auf 7,1 km gestiegen. Es gibt jedoch vermehrt Sonderfälle, wo Rübenbauern mehr als 15 km Anfahrt zum Rübenplatz haben. Um diesen geänderten Gegebenheiten gerecht zu werden, wurden zusätzliche Vergütungssätze für die Rübenproduzenten eingeführt. Die nun 3-fach gestaffelte Wegstreckenvergütung (von 1 bis 7,9 km werden je angefangenen Kilometer und Tonne reiner Rübe 0,11 €, von 8 bis 14,9 km 0,14 € und über 15 km 0,18 €/t ausbezahlt) berücksichtigt im Besonderen jene betroffenen Landwirte, die weitere Anfahrten zurückzulegen haben. Die Wegstreckenvergütung richtet sich nach der jeweiligen Menge an geernteter Rübe, die jährlich produktionsbedingten Schwankungen unterliegt. Es werden jedoch aus dem Titel der Wegstreckenvergütung insgesamt mehr Mittel ausgeschüttet als bisher.

Zu Frage 7:

In 5 Etappen wurden 181 Mio. ATS als Eigenmittel von den Rübenproduzenten einbehalten und diesen Produzenten als Geschäftsanteil gut geschrieben. Für den Bau eines neuen Rübenplatzes müssen noch ca. 1 bis 1,4 Mio. € aufgewendet werden.

Zu Frage 8:

Eine Verlängerung der Transportweganteile mit Traktoren bzw. LKW ist gegenüber dem Bahntransport von der Emissionsseite her betrachtet negativ. Wichtig ist aber, wie in der Beantwortung der Frage 1 bereits dargestellt, dass durch die Aufrechterhaltung des dezentralen Systems mit Zwischenlagerung der Rüben der Weitertransport mit der Bahn forciert werden konnte. Ergänzend kann angemerkt werden, dass in der Europäischen Union eine Diskussion über strengere Emissionsgrenzwerte geführt wird, sodass zusätzlich beim Transport auf der Straße künftig weniger Schadstoffe emittiert werden.

Zu Frage 9:

Hiezu darf ich auf die Beantwortung der ähnlich lautenden parlamentarischen Anfrage Nr. 43/J an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verweisen.

Zu Frage 10:

Die Restrukturierung des vor dem Beitritt bestehenden Rübenplatzsystems auf 54 Rübensammelplätze führt schon jetzt zu einer verbesserten Wettbewerbssituation (Kosteneinsparung) für die Rübenproduzenten innerhalb der bestehenden GMO-Zucker.

Zu den Fragen 11 und 12:

Eine Pendel- oder Tandemlösung hätte dem von der Europäischen Kommission geforderten Grundsatz der Restrukturierung widersprochen. Die Kommission bestand auf der namentlichen Nennung der 54 Rübensammelplätze (ein Tausch von Plätzen war möglich) und wollte eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber den Rübenproduzenten in anderen Mitgliedstaaten verhindern.