



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 713 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17.072/4-4/1995

ANFRAGEBEANTWORTUNG  
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Dr. Renoldner und FreundeInnen vom 20.3.1995,  
Zl. 805/J-NR/1995, "Verwirklichung eines Tiroler Land-  
tagsbeschlusses gegen den Transitverkehr vom 21.11.1990"

XIX. GP.-NR  
837/AB

1995 -05- 23

805 10

Zum Motiventeil

Zu der in der Begründung der parlamentarischen Anfrage erfolgten Bezugnahme auf eine angebliche "Transitkatastrophe vom Jänner 1995" sei bemerkt, daß das Ziel des Transitvertrages/der Transitregelung gemäß Protokoll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag eindeutig die Senkung der durch den Straßengüterverkehr hervorgerufenen Schadstoffe ist. Wenn die Verbesserung im fahrzeugtechnischen Bereich so weit fortgeschritten ist, daß damit eine geringfügige Verkehrssteigerung kompensiert werden kann, ergibt sich kein Widerspruch zu den Zielen des Transitabkommens. Die bisher veröffentlichten Prognosen weisen hier nicht nur die für das Jahr 1994 im Transitabkommen gegenüber dem Ausgangswert für 1991 vorgesehene Reduktion der Schadstoffe um 20,5 % aus, sondern auch eine Verbesserung des NO<sub>x</sub>-Ausstoßes um rund 35 %. Der Vollständigkeit halber sei außerdem darauf hingewiesen, daß die im Transitabkommen festgelegte 8%-Plafonierung der Transithfahrten nicht routenspezifisch, sondern gesamtösterreichisch zu sehen ist.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 3 bis 6:

"Welche Schritte haben Sie unternommen und werden Sie wann unternehmen, um die Forderung nach einer Erhöhung der LKW-Maut auf ÖS 1.600,- entsprechend der Inflation und der ökologischen Unwirksamkeit der bisherigen Straßenverkehrskosten für den Transitverkehr nachzuholen?

Treten Sie dafür ein, alle Preisnachlässe bei massenhafter Abnahme (100 Durchfahrten zu ÖS 50.000,- sohin eine 50 %-ige Ermäßigung ist derzeit erhältlich) abzuschaffen und zusätzlich zu verfügen, daß keine Skonti, Punktekarten und andere Vorteile gewährt werden? Wie verfolgen Sie dieses Ziel innerhalb der Bundesregierung?

- 2 -

Wenn nein, wie begründen Sie dies verkehrspolitisch?

Wenn Frage 3 verneint (oder teilweise verneint) wurde: halten Sie die Durchschleusung von Transit-LKWs für staatlich förderungswürdig? Beurteilen Sie in diesem Sinne den Bonus für das häufigere Benutzen einer Straße (mehr Lärm, mehr Abgase, mehr Umweltschäden) für ähnlich subventionswürdig wie etwa die soziale Tarifgestaltung öffentlicher Verkehrsbetriebe (Tages- bzw. Monatsfahrkarten) etc.?

Inwieweit haben Sie die anderen Forderungen des in der vorliegenden Anfrage zitierten Tiroler Landtagsbeschlusses - unter Berücksichtigung der weiteren Inflation sowie der politischen Weiterentwicklung in der Verkehrspolitik - umgesetzt bzw. sich mit ihnen auseinandergesetzt und eine andere Lösung verfolgt? Haben Sie den Tiroler Landtag davon in Kenntnis gesetzt?"

Zur vorliegenden parlamentarischen Anfrage wäre grundsätzlich festzuhalten, daß die primäre Zuständigkeit für die Tarifgestaltung bei den Mauten beim Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten liegt, der diese im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festsetzt, an welchen die konkreten Fragen zu diesem Themenbereich daher sinnvollerweise zu richten wären.

Aus verkehrspolitischer Sicht erscheint mir eine Erhöhung und Umgestaltung der Mauten als geeignetes Mittel, um auch die im Beitrittsvertrag vorgesehene schrittweise Absenkung der Straßenbenützungsabgabe auszugleichen, die ohne geeignete Maßnahmen im Bereich der Mauten zu einer Begünstigung insbesondere des ausländischen Lkw-Verkehrs und damit verbunden zu negativen verkehrspolitischen Effekten führt. Ich bin daher bereits mehrfach - auch in der Öffentlichkeit - für eine Erhöhung der bestehenden Lkw-Mauten und eine Abschaffung der Ermäßigungen für Vielfahren eingetreten.

Zur Frage 2:

"Welche Tarifgestaltung fassen Sie für alle anderen Verkehrsträger ins Auge?"

Gemäß Protokoll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag sollen die Preise des kombinierten Verkehrs zum Zwecke der Entwicklung und Förderung des Schienenverkehrs und des kombinierten Verkehrs für die Güterbeförderung durch die Alpen so gestaltet werden, daß sie mit jenen des Straßenverkehrs vergleichbar sind, um damit die Konkurrenzfähigkeit des Kombiverkehrs zu

- 3 -

verbessern und einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung des Kombiverkehrsangebotes zu schaffen.

In diesem Zusammenhang ist auch die Erklärung Österreichs im Rahmen des Beitrittsvertrages zur Preisgestaltung des kombinierten Verkehrs auf der Brenner-Route relevant (Erklärung Nr. 43), wonach der kombinierte Huckepackverkehr auf der Brenner-Route durch die Festlegung eines angemessenen Kombiverkehrstarifes auf dem österreichischen Abschnitt, der dem Wettbewerb mit der Straße standhalten kann, gefördert werden soll.

Österreich kommt seiner diesbezüglichen Verpflichtung durch die Abgeltung der den ÖBB entstehenden Einnahmehausfälle für den begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehr in der Höhe von mehr als 1 Mrd öS/Jahr für den gesamten Kombiverkehr auf österreichischem Territorium nach.

Grundsätzlich obliegt die Tarifgestaltung im Einzelfall auch bei den Verkehrsträgern Schiene, Schifffahrt und Luftfahrt jedoch den jeweiligen Verkehrsunternehmen, die im Sinne der diesbezüglichen Bestimmungen der EU als eigenständige Unternehmen nach den entsprechenden betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten agieren.

Wien, am 19. Mai 1995

Der Bundesminister

