



Republik Österreich
DER BUNDESKANZLER

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 531 15/0
DVR: 0000019

Zl. 353.110/98-I/6/95

6. Juli 1995

Herrn
Präsidenten des Nationalrats
Dr. Heinz FISCHER

XIX. GP-NR
1075/AB
1995 -07- 0 6

Parlament
1017 W i e n

ZU

1105/J

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rosenstingl und Kollegen haben am 8. Mai 1995 unter der Nr. 1105/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend schwerwiegende Koordinationsmängel der Bundesregierung im LKW-Transit gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

- "1. Ist Ihnen bekannt, daß seit dem EU-Beitritt zu Jahresbeginn der Transit durch Österreich, speziell durch Tirol auf der Brennerroute, auf der Straße stark zu-, auf der Bahn hingegen stark abnimmt?
2. Teilen Sie die Ansicht der Fragesteller, daß diese Entwicklung, die von freiheitlicher Seite im Zuge der Debatte über das EU-Verhandlungsergebnis der Regierung stets vorhergesagt bzw. befürchtet wurde, einen schweren Schaden für unser Land bedeutet und mit allen zu Gebote stehenden Mitteln bekämpft werden muß?
3. Ist es richtig, daß die Koalition versprochen hat, die sich aus der - gemäß EU-Wegekostenrichtlinie notwendigen - Senkung der Straßenbenützungsgebühr für LKW ergebenden Wettbewerbsverzerrungen durch innerösterreichische Maßnahmen auszugleichen?

4. Ist es richtig, daß die Koalition insbesondere versprochen hat, dafür zu sorgen, daß die ROLA-Tarife nicht höher als die Kosten für den Straßentransit sind?
5. Ist Ihnen bewußt, daß alle diese Ziele nicht erreicht wurden und welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?
6. Ist es richtig, daß stattdessen eine Kompensation der gesenkten Straßenbenützungsgebühren insofern erfolgte, als der Einnahmenausfall des Finanzministers durch eine Anhebung der KFZ-Steuer ausgeglichen wurde?
7. Teilen Sie die Ansicht der Anfragesteller und Ihres Verkehrsministers, daß durch diese Maßnahme gleich in zweifacher Hinsicht Schaden für Österreich entstand, indem sowohl die Wettbewerbssituation österreichischer Frächter (die KFZ-Steuer zahlen nur die Österreicher!) verschlechtert, als auch der LKW-Transit durch Österreich dramatisch verbilligt wurde, was zu dem erwähnten Anstieg geführt hat?
8. Welche Gründe sind dafür maßgeblich, daß die Alternative zu einer KFZ-Steuererhöhung als Kompensation zur Straßenbenützungsgebührensenkung, eine Anhebung der Mautgebühren für LKW auf den Transitautobahnen anstelle der Steuererhöhung, nicht genutzt wurde?
9. Halten Sie es für vertretbar, daß drei Mitglieder Ihrer Regierung (der Verkehrsminister, der zuschaut, kritisiert und kommentiert, der Wirtschaftsminister, der keine Mauterhöhung will und der Finanzminister, der einfach die heimischen Frächter zur Kasse bittet) durch einander widersprechende Ansichten und Handlungen die Transitverkehrspolitik Österreichs bestimmen und ins Chaos führen?
10. Welche Maßnahmen haben Sie im Rahmen Ihrer Koordinierungskompetenz ergriffen, um diesem Durcheinander ein Ende zu setzen und endlich eine wirksame Transitpolitik zum Schutze Österreichs zu betreiben?
11. Sind Sie im Lichte dieser schlechten Erfahrungen mit der Kompetenzzersplitterung im Verkehrsbereich dazu bereit, endlich die fraglichen Kompetenzen in einem Ministerium zu konzentrieren, wie dies seit Jahren von den Freiheitlichen, aber auch aus Regierungskreisen, gefordert wird; wenn nein, warum nicht?"

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Gemäß Abschnitt A Z 1 in Teil 2 der Anlage zu § 2 des Bundesministeriengesetzes 1986 fallen in den Wirkungsbereich des

- 3 -

Bundeskanzleramts "Angelegenheiten der allgemeinen Regierungspolitik einschließlich der Koordination der gesamten Verwaltung des Bundes, soweit sie nicht in die Zuständigkeit eines anderen Bundesministeriums fällt". Wenn auch nicht generell ausgeschlossen werden kann, daß verkehrs- und steuerpolitische Grundsatzfragen eine Angelegenheit der allgemeinen Regierungspolitik darstellen können, so ist doch festzuhalten, daß es sich in den von der parlamentarischen Anfrage angesprochenen Angelegenheiten nicht um solche der "Allgemeinen Regierungspolitik" handelt. Die Fragen betreffen vielmehr Angelegenheiten, die in erster Linie die sachlich betroffenen Bundesministerien zu beurteilen haben. Ich ersuche daher um Verständnis, daß ich von einer Beantwortung der Fragen 1 bis 9 absehe.

Zu Frage 10:

Ich verweise auf meine einleitenden Ausführungen. Grundsätzlich ist zur Entwicklung des Transitverkehrs durch Österreich allerdings festzuhalten, daß dieser - so wie alle anderen Verkehrsarten auch - maßgeblich durch die Wirtschaftlage in Europa mitbestimmt wird. Die schwierige Situation der Wirtschaft in den Jahren 1992 und 1993 hat gegenüber den Vorjahren zu Rückgängen in der Verkehrsnachfrage geführt, die nunmehr gleichzeitig mit der Verbesserung der wirtschaftlichen Situation wieder aufgeholt werden. Im Transitverkehr werden im heurigen Jahr voraussichtlich erstmals die für das Jahr 1991 errechneten LKW-Zahlen überschritten werden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß durch den Einsatz moderner Fahrzeuge trotzdem ein wesentlicher Beitrag der jährlichen Schadstoffemissionen erreicht wurde.

Bereits im Rahmen der Beitrittsverhandlungen hat Österreich gemeinsam mit der Europäischen Union vereinbart, daß sich die Bemühungen zur grundsätzlichen Neugestaltung des alpenquerenden Verkehrs nicht in der Anwendung des Ökopunktesystems erschöpfen dürfen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist daher gerade in der von Ihnen angesprochenen Frage

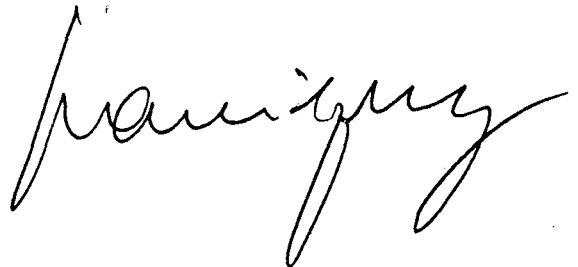
- 4 -

der Wegekosten schriftlich an die Kommission mit einem konkreten Vorschlag über die Erhöhung des Maximalsatzes für die Straßenbenützungsgebühr in der Wegekostenrichtlinie herangetreten. Dieser Vorschlag wird übrigens von Deutschland unterstützt und auch Verkehrskommissar Kinnock hat diesem österreichischen Anliegen in seinem Antwortschreiben großes Verständnis entgegengebracht.

Ich selbst habe anlässlich des Gipfels der EU-Regierungschefs in Cannes eine stärkere Berücksichtigung des Prinzips der Kostenwahrheit im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik eingefordert. Gemeinsam mit anderen Staaten ist es in weiterer Folge gelungen, im Schlußdokument weitere Maßnahmen zu verankern, die einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und damit einen Anstoß in Richtung eines nachhaltigen, umweltverträglichen Verkehrssystems sicherstellen sollen.

Zu Frage 11:

Die in dieser Frage kritisierte Zuständigkeitsverteilung ist auf den Sachzusammenhang der erwähnten Maßnahmen mit den Angelegenheiten des Baus und der Verwaltung von Straßen einerseits und Abgabenangelegenheiten andererseits zurückzuführen. Eine Zusammenführung von Maut und Kfz-Steuer mag zwar aus dem Blickwinkel der Verkehrspolitik zweckmäßig erscheinen, würde aber auf der anderen Seite eine Zersplitterung der Zuständigkeiten im Bereich der Straßenangelegenheiten und im Bereich des Abgabewesens verursachen. Es ist daher sinnvoller, statt einer Konzentration der fraglichen Kompetenzen den Abstimmungsmechanismus des § 5 BMG zu nützen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pauzner', is written over the bottom right of the text.