



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

Pr.Zl. 17120/6-4-95

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Telefon (0222) 711 62-8000
Telefax (0222) 713 78 76
Telex 613221155 bmowv
Internet minister@bmv.ada.at
X400 C=AT;A=ADA;P=BMV;S=MINISTER
DVR 0090204

XIX. GP.-NR
2016/AB
1995 -12- 18

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschober, Freundinnen und Freunde vom 12. Oktober 1995,
Zl. 2022/J-NR/1995 "Scheitern der österreichischen Transitpolitik"

ZB 2022/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie beurteilen Sie die Entwicklung des Lkw-Transitverkehrs durch Österreich und insbesondere durch Tirol? Wie hoch sind die Steigerungsraten in den letzten Jahren und Monaten?"

Vollständige Angaben über den Straßengütertransitverkehr durch Österreich sind lediglich hinsichtlich des ökopunktepflchtigen Transitverkehrs (EU-Mitgliedstaaten inkl. Österreich, 1. Halbjahr 1995 inkl. der neuen Mitgliedstaaten Schweden und Finnland sowie dem EWR-Staat Norwegen ausschließlich Fahrzeuge über 7,5 t höchstzul. Gesamtgewicht) möglich, wo vom ÖSTAT sowohl beladene als auch Leerfahrten erfaßt werden. Dieser entwickelte sich in den letzten Jahren und Monaten wie folgt:

Jahre	Zahl der ökopunktepflchtigen Transitfahrten (beladen und leer) durch Österreich
1993	1,116.566
1994	1,244.156
1. Halbjahr 1995	724.733

Die Daten bezüglich des Gesamttransitverkehrs durch Österreich, welche alle Fahrten von Lkw ab 1 Tonne höchstzulässiges Gesamtgewicht aus EU- und Nicht-EU-Staaten umfassen,

- 2 -

müssen insofern differenziert betrachtet werden, als hier vom ÖSTAT nur die beladenen Fahrten und Sammelfahrten nur zum Teil erfaßt werden:

Jahre	Gesamttransit durch Österreich (beladen, ab 1 Tonne höchstzulässiges Gesamtgewicht) und Anteil Brenner	
	Lkw	Tonnen
1993	1,297.152 (Brenner 67,04 %)	21,320.410 (Brenner 74,88 %)
1994	1,560.395 (Brenner 65,85 %)	25,388.988 (Brenner 73,83 %)

Der Anteil des Tiroltransits am Gesamttransit ist von 1993 auf 1994 leicht gesunken, was sich durch den Einfluß der Ostöffnung erklärt. Im übrigen ist die Transientwicklung ein Abbild der wirtschaftlichen Entwicklung:

Während in den Zeiten ungünstiger Wirtschaftslage wie vor allem im Jahr 1993 und im 1. Halbjahr 1994 die vorhandenen Ökopunkte bei weitem nicht ausgenutzt wurden erfolgt nun im Jahr 1995 voraussichtlich eine weitgehende Vollausnutzung.

Zu Frage 2:

"Wie beurteilen Sie die Entwicklung der Rollenden Landstraße über den Brenner? Wie hoch sind die Einbußen? Wie entwickelt sich das Gütervolumen der Bahn insgesamt?"

In den ersten 8 Monaten 1995 wurden auf den Brenner-Rolas im Vergleich zu 1994 um 23,24 % weniger Lkws befördert (49.048 Lkws von Jänner bis August 1995 gegenüber 60.501 von Jänner bis August 1994). Aus verkehrspolitischer Sicht beurteile ich diesen Aufkommensrückgang der Rollenden Landstraße, der wohl primär auf die im Zuge der Anpassung an EU-Recht erfolgte Verbilligung des Straßengüterverkehrs zurückzuführen ist, jedenfalls negativ. Allerdings konnte dieser Rückgang bei den Brenner-RoLas durch Steigerungen bei anderen RoLas wettgemacht werden, so daß für die Gesamtentwicklung des RoLa-Verkehrs im Jahr 1995 gegenüber dem Vorjahr eine leichte Zunahme erwartet werden kann.

Die Entwicklung des kombinierten Verkehrs kann jedoch nicht allein aus der Sicht des be-

- 3 -

gleiteten kombinierten Verkehrs beurteilt werden, sondern muß im Gesamtkontext (somit auch hinsichtlich des unbegleiteten kombinierten Verkehrs und des konventionellen Eisenbahnverkehrs) gesehen werden. Hier sind die Zuwachsraten durchaus erfreulich: das gesamte mit der Bahn beförderte Güterverkehrsaufkommen konnte von Jänner bis September 1995 im Vergleich zum selben Zeitraum im Vorjahr um 6,4 % auf 49,687 Mio. t gesteigert werden. Auch der unbegleitete kombinierte Verkehr belief sich bis Ende September auf 10,742 Mio. t, was einer Steigerung von 4,9% entspricht.

Zu Frage 3:

"Worauf führen Sie zurück, daß der Transitvertrag nicht in der Lage war, eine deutliche Steigerung des Lkw-Transits durch Tirol seit dessen Inkrafttreten zu verhindern?"

Ziel des Transitabkommens wie auch der im Zuge der EU-Beitrittsverhandlungen erreichten Transitregelung gemäß Protokoll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag ist die Senkung der durch den Straßengütertransitverkehr hervorgerufenen Schadstoffe um 60% bis zum Jahr 2003. Dazu wurde ein Verfahren zur kontinuierlichen Senkung der Stickoxidemissionen festgelegt. Die genaue Kontrolle der durch Österreich transitierenden Lkws bestätigt, daß das Modell zur Absenkung der Schadstoffemissionen nicht nur eingehalten, sondern unterschritten wurde. So lag etwa das Jahr 1994 hinsichtlich der gesamten Schadstoffbelastungen um 22% unter der Sollkurve. Dieses Ergebnis wurde durch wesentliche Verbesserungen am Fahrzeugsektor erreicht. Wenn die Verbesserung im fahrzeugtechnischen Bereich so weit fortgeschritten ist, daß damit eine gewisse Verkehrssteigerung kompensiert werden kann, ergibt sich somit kein Widerspruch zu den Zielen des Transitabkommens. Sollte die Verbesserung im fahrzeugtechnischen Bereich durch vorgezogene Investitionen dazu führen, daß der Verkehr in einem Jahr gegenüber dem Referenzjahr 1991 um mehr als 8% zunimmt, tritt aber bekanntlich die sog. "Plafonierungsregelung" in Kraft, die zu einer über die vorgesehene jährliche Verminderung der verfügbaren Ökopunkte hinausgehenden Reduktion der Ökopunkte (und damit der Fahrmöglichkeiten) führt.

Zu Frage 4:

"Wie entwickelt sich der Ökopunkteverbrauch im heurigen Jahr?

Ich verweise auf die angeschlossene Beilage.

Zu den Fragen 5, 7 und 8:

"Ist mit einer Verknappung der Ökopunkte im heurigen Jahr zu rechnen und wann ist die Verknappung zu erwarten?

In welcher Form werden Sie auf eine etwaige Verknappung der Ökopunkte reagieren?

Ist es für Sie vorstellbar, daß es Ende 95 zu einer Vorziehung des Ökopunkte-Kontingents für 1996 kommen wird? Wenn ja in welchem Ausmaß?"

Die auf Basis des Ökopunkteverbrauchs im 1. Quartal 1995 von meinem Ressort durchgeführten Hochrechnungen ergaben, daß zu Jahresende 1995 mit einer Verknappung der Ökopunkte zu rechnen sein würde. Ich habe EU-Verkehrskommissar Kinnock und meine Ministerkollegen in der EU daher vorsorglich bereits Anfang Juli dieses Jahres auf diesen Umstand aufmerksam gemacht und zu einem entsprechend "sparsamen" Umgang mit den verbleibenden Ökopunkten aufgefordert, da aus österreichischer Sicht jedenfall keine wie immer geartete Aufstockung des für 1995 vorgesehenen Ökopunktekontingents in Frage kommt. EU-Verkehrskommissar Kinnock hat in einem diesbezüglichen Schreiben am 26. Juli 1995 bestätigt, daß die Europäische Kommission das Ökopunktesystem und die im Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages festgelegte Zahl an Ökopunkten vorbehaltlos akzeptiert. Die Kommission wird daher keine zusätzlichen Ökopunkte und damit auch keine Vorziehung des Ökopunktekontingents für 1996 fordern.

Zu Frage 6:

"Wie ist zu erklären, daß es erst heuer - im dritten Jahr des Ökopunktesystems - zu einer Verknappung der Ökopunkte kommt? Wäre es nicht an der Zeit, endlich einzugehen, daß die anfängliche Ökopunktemenge viel zu großzügig bemessen war?"

Daß es erst im heurigen Jahr zu einem wahrscheinlich nahezu vollständigen Verbrauch der ausgegebenen Ökopunkte kommen wird, ist darauf zurückzuführen, daß - wie bereits zu Frage 1 ausgeführt - sich zum einen die in den Vorjahren schlechte Konjunkturlage deutlich verbessert hat und zum anderen, wie im Transitprotokoll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag festgelegt, die Ökopunkte jährlich bis zum Jahr 2003 reduziert werden.

- 5 -

Zu Frage 9:

"Ab 1997 soll die Abbuchung der Ökopunkte elektronisch erfolgen. Wird dieser Termin eingehalten werden? Wenn nein, warum nicht?"

Ich erlaube mir auf die Beantwortung der schriftlichen Anfrage 1242/J-NR/1995 vom 21. Juli 1995, welche als Beilage 2 angeschlossen ist, zu verweisen.

Zu Frage 10:

"Wer ist für den Aufbau der entsprechenden Infrastruktur (Abbuchungseinrichtungen, Software etc.) auf Bundesstraßen bzw. auf Landesstraßen verantwortlich?"

Für die Errichtung der entsprechenden Infrastrukturen auf Bundes- und Landesstraßen ist gemäß Europaabkommen vom 22. April 1994 der Straßenerhalter verantwortlich.

Zu Frage 11:

"Welche Kosten werden mit der Installation der elektronischen Ökopunkte-Abbuchung verbunden sein? Wie hoch ist der jeweilige Kostenanteil von Bund und Ländern?"

Im Rahmen des bereits abgeschlossenen Pilotversuchs über ein elektronisches Ökopunktesystem wurde eine grobe Kostenabschätzung vorgenommen. Demnach würde die Errichtung einer Ökopunkte-Station im Vollausbau ca. 3,5 Mio. öS (ohne USt.) kosten. Nach einer ersten Einschätzung werden auf Bundesstraßen mindestens 65 derartige Erfassungsstationen, auf Landesstraßen mindestens 15 Erfassungsstationen erforderlich sein.

Zu den Fragen 12 und 13:

"Wird die Infrastruktur zur elektronischen Ökopunkte-Abbuchung auch für die Lkw-Bemau-tung (Road Pricing) genutzt werden? Wenn ja, wie hoch sind die damit verbundenen Zusatz-kosten?"

Wird die Infrastruktur zur elektronischen Ökopunkte-Abbuchung auch für das mittelfristig geplante Pkw-Road Pricing genutzt werden oder soll zu diesem Zweck ein gänzlich anderes System installiert werden?"

Es ist geplant, die Infrastruktur für das elektronische Ökopunktesystem nach internationalen Normen und Standards auszulegen. Damit soll gewährleistet werden, daß das elektronische

Ökopunkteabbuchungssystem, eventuell mit geringen Modifikationen, auch für andere Anforderungen, wie z.B. das geplante elektronische Road-Pricing-System herangezogen werden kann.

Zu den Fragen 14 und 15:

"Um breitere Lkws weiterhin mit der RoLa transportieren zu können, werden umfangreiche Adaptierungsarbeiten notwendig sein.

Welche Adaptierungsarbeiten müssen von der ÖBB bzw. der Ökombi durchgeführt werden, um weiterhin auch um 5 cm breitere Lkw auf der RoLa transportieren zu können?

Welche Investitionskosten fallen dadurch an und wie lange werden diese Adaptierungsmaßnahmen dauern?"

Zur Erzielung einer technisch vollwertigen Lösung, die zur Gänze den Vorgaben des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) entspricht, sind Tunnels mit Profil "C" auf dem Gesamtnetz erforderlich. Da lediglich die Neubautunnels (wie z.B. der Umfahrungstunnel Innsbruck) das Profil "C" aufweisen, sind zur Erfüllung der UIC-Vorgaben umfangreiche Profilausweiterungen sämtlicher "alter Tunnels" im Bestand notwendig.

Die zu diesem Thema wiederholt in den Medien genannte "Investitionsmilliarde" bezieht sich auf die Aufweiterung aller Tunnels im Bestand.

Es sind jedoch Adaptierungen aller Transitstrecken für Transporte der Rola von Lkws mit über 2,50 m Breite mit geringerem Investitionsaufwand realisierbar, wobei damit selbstverständlich kein technisch vollwertiger Zustand erzielt werden kann. Insbesondere nicht im Hinblick auf ein durchgängiges Tunnelprofil "C" nach UIC. Alle Auflagen eines sicheren Bahnbetriebes werden ungeachtet dazu natürlich eingehalten. Es kommt dabei jedoch zu Betriebserschwernissen (z.B. Geschwindigkeitseinschränkungen) und damit punktuell auch zu Kapazitätseinschränkungen auf dem Streckennetz.

Für eine Festlegung der konkret für die Transitstrecken erforderlichen baulichen Adaptierungsmaßnahmen sind noch umfangreiche Meßfahrten erforderlich, bevor eine finanzielle Quantifizierung erfolgen kann.

Zu den Fragen 16, 17 und 18:

"Wer wird die Adaptierungskosten der RoLa übernehmen? Werden Sie an die EU herantreten, diese Kosten zu übernehmen? Wenn nein, warum nicht?

Beabsichtigen Sie, besonders ehrgeizig zu sein, und die entsprechende Richtlinie in vorgeschriebene Zeit - innerhalb eines Jahres nach Verlautbarung im Amtsblatt der Europäischen Union - in die nationale Gesetzgebung überzuführen?

Für den Fall, daß die Adaptierung der RoLa nicht mit vernüftigem Aufwand durchgeführt werden kann und mit deutlichen Verlagerungseffekten in Richtung Straße gerechnet werden muß:

Ist es für Sie denkbar, die Richtlinie in diesem Fall nicht umzusetzen und sich stattdessen gegebenenfalls einem EuGH-Verfahren zu unterziehen, mit dem Ziel, gerichtlich zu klären, ob 5 cm Lkw-Breite oder die Lungen der österreichischen Bevölkerung wichtiger sind?"

Es werden während der Übergangsfrist für die Umsetzung der Richtlinie selbstverständlich alle Möglichkeiten ausgelotet, von der EU eine Voll- oder Teilübernahme der Adaptierungskosten zu erwirken und alle diesbezüglichen Verhandlungen rechtzeitig aufzunehmen.

Zu den Fragen 19 und 20:

"Beim Verkehrsministerrat am 29. 09. 1995 kam auch die Anhebung des höchstzulässigen Gesamtgewichts für Lkws von 40 auf 44 Tonnen zur Sprache. Es fand sich jedoch dafür glücklicherweise keine Mehrheit.

Können Sie ausschließen, daß in absehbarer Zeit das höchstzulässige Gesamtgewicht für Lkws von 40 auf 44 Tonnen angehoben wird? Wenn ja, warum?

Wenn nein, was gedenken Sie für den Fall zu unternehmen, daß Österreich wieder überstimmt wird und das Gesamtgewicht für Lkws von 40 auf 44 t angehoben wird?"

Die Kommission zog ihren Vorschlag zur Anhebung des höchstzulässigen Gesamtgewichts von 5- und 6achsige Lastzügen mit strassenfreundlicher Federung von 40 auf 44 t beim EU-Verkehrsministerrat am 28. September 1995 vor der Abstimmung über den "Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für Straßenfahrzeuge über 3,5 t im innergemeinschaftlichen Verkehr" mit dem Hinweis zurück, daß sie gedenke, die Gewichte im Rahmen einer gesonderten Richtlinie zu einem (nicht

näher bestimmten) "späteren" Zeitpunkt erneut zu behandeln.

Angesichts der Tatsache, daß die Anhebung des höchstzulässigen Gesamtgewichts von 5- und 6achsige Lastzügen mit straßenfreundlicher Federung von 40 auf 44 t am 28. September 1995 von einer klaren Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten kategorisch abgelehnt wurde und daher nicht davon ausgegangen werden kann, daß die notwendige Mehrheit in absehbarer Zeit zustande kommt, ist nicht damit zu rechnen, daß die Europäische Kommission in nächster Zeit einen Vorschlag für eine derartige gesonderte Richtlinie vorlegen wird.

Zu den Fragen 21, 22 und 23:

"Vom Verkehrsministerium wurde bereits vor einiger Zeit eine Studie in Auftrag gegeben, die die Auswirkungen der Einführung eines 28-t-Limits für Lkws untersucht. Wie lauten die zentralen Ergebnisse und Aussagen dieser Studie?

In welchem Umfang würde der Lkw-Transitverkehr durch Österreich durch Einführung eines 28-t-Limits reduziert werden?

Wann wurde diese Studie in Auftrag gegeben und warum wurde sie bislang nicht veröffentlicht? Wann werden Sie sie veröffentlichen?"

Die vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unter meinem Amtsvorgänger im Jahr 1991 in Auftrag gegebene Studie über die Auswirkungen der Einführung eines 28-t-Limits in Österreich diente ressortinternen Beurteilungszwecken. Als zentrales Ergebnis der Studie läßt sich festhalten, daß die Einführung eines 28-t-Limits unter den zum Zeitpunkt der Durchführung der Studie bestehenden Rahmenbedingungen sowohl mit Vor- als auch mit entsprechenden Nachteilen verbunden gewesen wäre: mögliche Verlagerungseffekte auf umweltfreundliche Verkehrsträger bzw. auf Routen in anderen Ländern im Fernverkehr, Mehrfahrten und damit Zunahme der Fahrleistung im Nahverkehr, in Summe kaum positive Auswirkungen auf Ökologie, Straßenbelastung und Verkehrssicherheit.

Da sich die rechtlichen Rahmenbedingungen im Verkehrsbereich zwischenzeitlich jedoch u.a. aufgrund des erfolgten österreichischen EU-Beitritts stark verändert haben, stellt die Einführung eines 28-t-Limits heute keine realistische Option mehr dar. Insofern erübriggt sich

auch eine breitere Diskussion.

Zu den Fragen 24, 25, 26 und 27:

"Wie beurteilen Sie die Straßenbauvorhaben in unseren Nachbarländern Deutschland und Italien im Hinblick auf das Entstehen neuer Transitverbindungen, etwa die Route Ulm-Mailand, die "Alemagna" oder den Ausbau der Brennerautobahn in Südtirol?"

Wieweit sind insbesondere die Vorarbeiten für die "Alemagna" und den "Cavallinotunnel" unter dem Karnischen Hauptkamm gediehen?

Welche Straßenbauvorhaben in unseren Nachbarländern sind Ihnen zusätzlich bekannt, die zu einer Steigerung des Transitverkehrs durch Österreich führen würden?

In welcher Form wurde bzw. ist die österreichische Regierung in die Projektierung jener Straßen in unseren Nachbarländern eingebunden, die unmittelbar an die österreichische Grenze herangeplant bzw. -gebaut werden? Um welche Straßen handelt es sich dabei?

Zu diesen Fragen ist anzumerken, daß für Angelegenheiten des Straßenbaus grundsätzlich das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zuständig ist.

Aus verkehrspolitischer Sicht ist darauf hinzuweisen, daß das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr stets die Position vertreten hat, daß entsprechend der grundsätzlichen Einigung der Österreichischen Bundesregierung keine neuen grenzüberschreitenden Transithochleistungsstraßen zu errichten sind und dem Verkehrsträger Bahn Priorität einzuräumen ist.

Im Zusammenhang mit den Vorhaben "Alemagna-Autobahn" und "Cavallino-Tunnel" ist zu betonen, daß die ablehnende Position der Österreichischen Bundesregierung bis jetzt aufrecht ist.

Nach den mir vorliegenden Informationen wird Italien die "Alemagna-Autobahn" nicht bis zur österreichischen Staatsgrenze verwirklichen. Aufgrund einer parlamentarischen Anfragebeantwortung des als Präsident der italienischen Straßenverwaltung ANAS fungierenden Ministers für öffentliche Arbeiten, die bereits vom 7. Juli 1993 stammt, will die ANAS ange-

sichts des Widerstandes Österreichs, der betroffenen Gebietskörperschaften und der Umweltschützer das umstrittene Projekt der "Alemagna-Autobahn" nicht mehr weiter betreiben, da der erklärte politische Wille Österreichs, Deutschlands und Italiens dieses Straßenbauprojekt überholt erscheinen lasse.

Die "Alemagna-Autobahn" ist auch in den Transeuropäischen Netzen nicht mehr enthalten. Die mit 30. Juni des Jahres außer Kraft getretene alte Entscheidung über das Leitschema des Transeuropäischen Straßennetzes sah auf italienischem Gebiet die Hochleistungsstraßenverbindung von Belluno an die italienisch-österreichische Grenze bei Silian als eine Teilstrecke vor, die noch näher untersucht werden muß. Der im September des Jahres vom Rat beschlossene gemeinsame Standpunkt über eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, die die alte Entscheidung des Rates ersetzen wird, enthält diese Hochleistungsstraßenverbindung nicht mehr.

Zu Frage 28:

"Wie beurteilen Sie den Lückenschluß im hochrangigen österreichischen Straßennetz im Hinblick auf eine damit verbundene Steigerung des Transitverkehrs, etwa die Rheintal-Schnellstraße oder die Pyhrn-Autobahn? Meinen Sie, daß durch diese Bauvorhaben der Transitverkehr zu- oder abnehmen wird?"

Im Zusammenhang mit dieser Frage ist ebenfalls darauf hinzuweisen, daß für Angelegenheiten des Straßenbaus das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zuständig ist.

Grundsätzlich ist jedoch anzumerken, daß im seinerzeitigen Regierungsübereinkommen von 1994 der Sozialdemokratischen Partei und der Österreichischen Volkspartei das Schließen der Lücken im hochrangigen Straßennetz entsprechend der Bedarfs- und Bauprogramme als ein Schwerpunkt im Bereich Verkehr vorgesehen war. Einen weiteren Schwerpunkt bildet aber der Ausbau der im EU-Beitrittsvertrag genannten Eisenbahnstrecken, um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und den kombinierten Verkehr zu

fördern.

Im Hinblick auf die Pyhrn-Autobahn ist in diesem Zusammenhang daher zu betonen, daß aus Sicht des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr dem Ausbau der Pyhrnbahn klare Priorität vor dem Lückenschluß der Pyhrn-Autobahn zukommt. Dies umso mehr als die Pyhrn-Schober-Achse zu den fünf Achsen des Schienen- und kombinierten Verkehrs gehört, die im Protokoll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag verankert sind.

In diesem Zusammenhang erschiene es aus meiner Sicht außerdem sinnvoll zu überlegen, ob der Bau von ortsnahen Umfahrungen nicht eine Möglichkeit sein könnte, die für die betroffenen Ortschaften stärkere Enlastungswirkungen bringen könnte als ein Weiterbau der Pyhrn-Autobahn. Zudem könnte die Errichtung von Ortsumfahrungen eine kostengünstigere Möglichkeit darstellen.

Ein Anstieg des Transitverkehrs ist durch die in Protokoll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag enthaltene Transitregelung begrenzt.

Zu Frage 29:

"Unmittelbar vor der Volksabstimmung über den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union wurde der Tiroler Bevölkerung die große Verkehrsentlastung durch den Ausbau der Brennerachse der Bahn versprochen. Mittlerweile ist auch der österreichischen Bevölkerung klar, daß es die von der Regierung angekündigte große Finanzspritze durch die EU für die Errichtung der Brennerachse nicht geben wird. Die EU übernimmt max. 10 % der Baukosten.

Auf welche Summe beläuft sich nach aktuellen Berechnungen der österreichische Anteil des Ausbaus der Brennerachse?"

Im Zusammenhang mit dieser Frage darf darauf hingewiesen werden, daß zwar gemäß der TEN-Finanzierungsverordnung der Gesamtbetrag des Gemeinschaftszuschusses 10% der gesamten Investitionssumme nicht übersteigen darf, daß aber bei finanziellen Beteiligungen der Gemeinschaft an Studien grundsätzlich 50 % der Kosten übernommen werden können, wobei dieser Prozentsatz in Ausnahmefällen sogar überschritten werden kann.

Österreich ist es gelungen, die Europäische Kommission davon zu überzeugen, im Zusam-

menhang mit dem Ausbau des Abschnitts Kufstein - Baumkirchen der Brennerachse die Planungskosten in die Kategorie "Studien" einzurichten und für die für das Jahr 1995 anfallenden Planungskosten einen Gemeinschaftszuschuß in Höhe von 100 % (ca. 84,5 Mio. öS) zu gewähren. Außerdem konnte erreicht werden, daß Österreich für 1995 zusätzlich direkte Zuschüsse in Höhe von ca. 6,5 Mio. öS erhält. Weiters wird die EU auch zur "Finanzierungs- und Wirtschaftlichkeitsstudie Brenner", die Deutschland, Italien und Österreich betrifft, einen Zuschuß in der Höhe von ca. 10 Mio. öS für das Jahr 1995 gewähren.

Zu Frage 30:

"Wie soll der österreichische Anteil der Brennerachse in Anbetracht der vermutlich auch in den nächsten Jahren anhaltenden Budgetknappheit finanziert werden?"

Angesichts der in den nächsten Jahren nur beschränkt verfügbaren Budgetmittel sind Public-Private-Finanzierungsmodelle - auch nach der Einschätzung internationaler Gutachter - der geeignete Weg zur Mittelaufbringung.

Zu Frage 31:

"Welche Mittel sind der ÖBB 1994 und 1995 für Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung gestanden und wie hoch werden die Mittel nach dem derzeitigen Stand der Budgetverhandlungen 1996 sein?"

Aus dem Budget sind beide Jahre keine Mittel für Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung gestanden. Die Finanzierung erfolgte über Kreditaufnahmen der ÖBB.

Zu den Fragen 32 und 33:

"Welchen Entlastungseffekt für die Straße (Unterinntal, Brenner) erwarten Sie vom Ausbau der Brennerbahn?

Erachten Sie es als richtige Vorgangsweise, Milliardenbeträge in die Kapazitätsausweitung der Verkehrsinfrastruktur zu investieren, anstatt durch die schrittweise Schaffung von Kostenwahrheit den Güterverkehrszuwachs zu dämpfen bzw. zu verhindern?"

Eine wesentliche Voraussetzung für eine umweltfreundliche, auf die Minimierung der Belastungen für Mensch und Umwelt ausgerichtete Verkehrspolitik ist die Verbesserung der Wettbewerbschancen des umweltfreundlichen Eisenbahn- und kombinierten Verkehrs durch

gezielte Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene im Hinblick auf eine möglichst weitgehende Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Zu diesen Maßnahmen gehört der Ausbau der Schieneninfrastruktur ebenso wie dämpfende Maßnahmen gegen den Straßenverkehr.

Parallel zu den notwendigen Verbesserungen im Bereich des Verkehrsträgers Schiene müssen vordringlich entsprechende Maßnahmen im Bereich des Verkehrsträgers Straße gesetzt werden, die einen fairen Wettbewerb zwischen dem Schienen- und dem Straßengüterverkehr gewährleisten. Zu diesen Maßnahmen gehört insbesondere die schrittweise Herstellung der "Kostenwahrheit" im Verkehr durch die Anpassung der Straßenbenützungsgebühren an die tatsächlich verursachten Kosten (inklusive der externen Kosten). Im übrigen darf ich auf die Beantwortung der Fragen 37 und 38 verweisen.

Zu den Fragen 34 und 35:

"Die Verkehrskompetenzen sind in Österreich auf das Wirtschafts- und Verkehrsministerium verteilt. Erweist sich diese Aufsplittung der Kompetenzen in der täglichen politischen Praxis als vorteilhaft? Wenn ja, warum?"

Wenn nein, welche Nachteile erwachsen der Verkehrspolitik aus dieser Trennung?"

Im Hinblick auf die verkehrspolitisch notwendige Realisierung eines auf langfristige Tragfähigkeit für Mensch und Umwelt ausgerichteten Verkehrssystems, welches ein optimales Zusammenwirken der Verkehrsträger untereinander gewährleistet, erschiene es aus meiner Sicht angesichts der jüngsten Entwicklungen sinnvoll und wünschenswert, zumindest die Kompetenz für Mautangelegenheiten in das Verkehrsressort zu verlagern.

Zu Frage 36:

"Zum Schutz des Alpenraums wurde die Alpenkonvention initiiert. Österreich hat das Rahmenübereinkommen mittlerweile ratifiziert.

Wie beurteilen Sie die Diskussion um das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention? Treten Sie für eine Beschränkung des Straßenneubaus auf die "unbedingt nötigen Vorhaben" - wie es im Schweizer Entwurf heißt - oder für ein explizites Verbot der Errichtung neuer alpenquerender Straßen ein?"

Zunächst wäre festzuhalten, daß die federführende Zuständigkeit für die Alpenkonvention - und damit auch für die Verhandlung des Verkehrsprotokolls - beim Bundesministerium für Umwelt liegt. Dieses hat auf Basis der grundsätzlichen Haltung meines Ressorts zu dieser Frage sowie auf Basis des diesbezüglich seitens der Landeshauptmänner-Konferenz einstimmig gefaßten Beschlusses bei den Verhandlungen über das Verkehrsprotokoll bislang stets die Verankerung eines ausdrücklichen Verbotes der Errichtung neuer hochrangiger alpenquerender Straßenverkehrsachsen im Rahmen des Verkehrsprotokolls gefordert. Diese Forderung wird jedoch von allen anderen Verhandlungsstaaten kategorisch abgelehnt. Österreich bemüht sich aber weiterhin, eine entsprechende Bestimmung durchzusetzen, die den österreichischen Anliegen und Zielen in diesem Bereich voll Rechnung trägt.

Zu den Fragen 37 und 38:

"Aufgrund des EU-Beitrittsvertrags ist Österreich gezwungen, die Straßenbenützungsabgabe bis 1997 an die in der EU-Wegekosten-Richtlinie vorgeschriebene Obergrenze anzupassen. Die Wegekosten-Richtlinie wurde jedoch inzwischen aufgrund einer Beschwerde des Europäischen Parlaments in einem Erkenntnis des EuGH beanstandet und besitzt nur mehr provisorische Gültigkeit.

Sehen Sie trotz dieses EuGH-Erkenntnisses die Notwendigkeit, die Höhe der Straßenbenützungsabgabe an die in der EU-Wegekosten-Richtlinie vorgeschriebene Obergrenze anzupassen? Wenn ja, warum? Wenn nein, wie hoch sollte die Straßenbenützungsabgabe Ihrer Meinung nach in Zukunft sein?

Bis wann wird es zur Überarbeitung der Wegekosten-Richtlinie kommen und welche Chancen sehen Sie, daß sie in einer Weise gestaltet wird, die zur Reduktion des Lkw-Transitverkehrs beiträgt?"

Ich habe EU-Verkehrskommissar Neil Kinnock bereits im Mai dieses Jahres darauf hingewiesen, daß sich im Zusammenhang mit der EU-Wegekosten-Richtlinie für Österreich nach Auslaufen der im Beitrittsvertrag verankerten Übergangslösung ab 1. Jänner 1997 insofern Probleme ergeben würden, als die ab diesem Zeitpunkt auch für Österreich verbindliche Anwendung des Jahreshöchstsatzes für die Straßenbenützungsgebühr von derzeit 1.250 ECU zu einer erheblichen Verbilligung des Straßengüterverkehrs durch Österreich und damit zu einer weiteren Verschlechterung der Wettbewerbssituation der umweltfreundlichen Ver-

kehrsträger führen würde. In diesem Zusammenhang habe ich die Kommission an die im Beitrittsvertrag enthaltene Erklärung Nr. 34 erinnert, mit welcher der Rat die Kommission aufgefordert hat, unter anderem geeignete Maßnahmen über Straßenbenützungsgebühren im Interesse der Lösung der Umweltprobleme, die durch den Lkw-Verkehr verursacht werden, zur Verabschiedung vorzulegen, und aufgefordert, ehestmöglich einen Vorschlag der Kommission für eine entsprechende Änderung der Wegekosten-Richtlinie vorzulegen, der jedenfalls eine essentielle Anhebung des Jahreshöchstsatzes für die Straßenbenützungsgebühr vorsieht. Als realistischen und sinnvollen ersten Schritt habe ich in diesem Zusammenhang eine Anhebung der jährlichen Straßenbenützungsgebühr von derzeit 1.250 ECU auf 3.500 ECU vorgeschlagen. Ich gehe davon aus, daß die Kommission die österreichischen verkehrspolitischen Anliegen in diesem Bereich im Zuge der notwendigen Überarbeitung der Wegekosten-Richtlinie entsprechend berücksichtigt.

Zu Frage 39:

"Die weitere Verbilligung des Lkw-Güterverkehrs, die Verbreiterung der Lkws sowie neue Straßenbauvorhaben lassen auch für die nächsten Jahre eine deutliche Zunahme des Lkw-Transitverkehrs durch Österreich erwarten.

Wie sieht aus Ihrer Sicht ein realistisches Szenario für die Entwicklung des Lkw-Transitverkehrs durch Österreich in 5 bzw. 10 Jahren aus?"

Trendprognosen in diesem Bereich sind sinnlos, da sie weder die Plafonierungswirkung des Transitvertrages und der bilateralen Kontingente noch andere regulierende Faktoren, wie etwa die Auswirkungen der angestrebten Lösung im Bereich der Straßenbenützungsgebühren und Mauten, berücksichtigen.

Sowohl die nach der Transitregelung für die EU möglichen Fahrten, als auch jene nach den bilateralen Verträgen mit den MOEL-Staaten sind weitgehend ausgenutzt, so daß bei einer

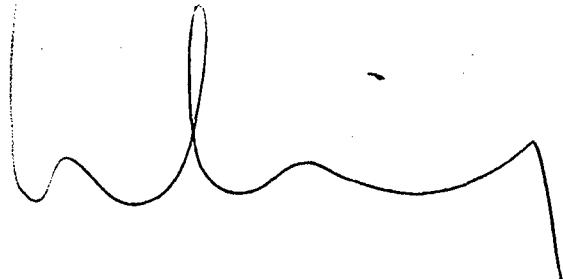
- 16 -

Beibehaltung der derzeit vereinbarten Kontingente sowie des EU-Transitregimes keine hohen Steigerungen des Transitverkehrs mehr zu erwarten sind.

Beilagen

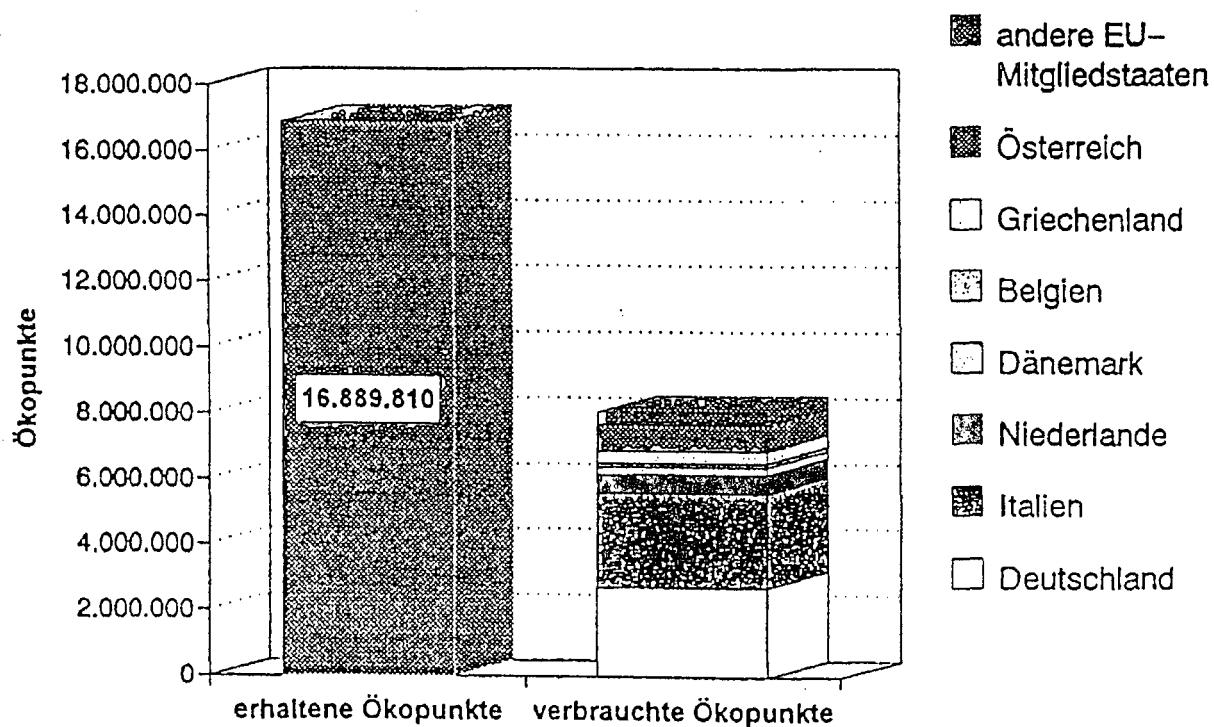
Wien, am 11. Dezember 1995

Der Bundesminister



1.+2. Quartal 1995			
LKW-Land	Fahrten	Ökopunkte	Punkte / Fahrt
Deutschland	246.972	2.730.250	11,05
Italien	267.050	2.857.026	10,74
Niederlande	49.763	598.403	12,03
Dänemark	19.176	213.827	11,15
Belgien	9.711	120.774	12,44
Griechenland	23.036	360.178	15,64
Frankreich	3.478	43.580	12,53
Luxemburg	2.172	22.111	10,18
Portugal	1.726	19.716	11,42
England	3.573	56.180	15,72
Spanien	1.031	12.789	12,40
Irland	310	4.868	15,70
Finnland	1.005	9.577	9,53
Schweden	5.192	61.666	11,88
Unbekannt	15.874	188.319	11,86
EU+EU(Unbek.)	650.069	7.309.264	11,24
Österreich	74.664	775.468	10,39
Gesamt	724.733	8.084.732	11,16

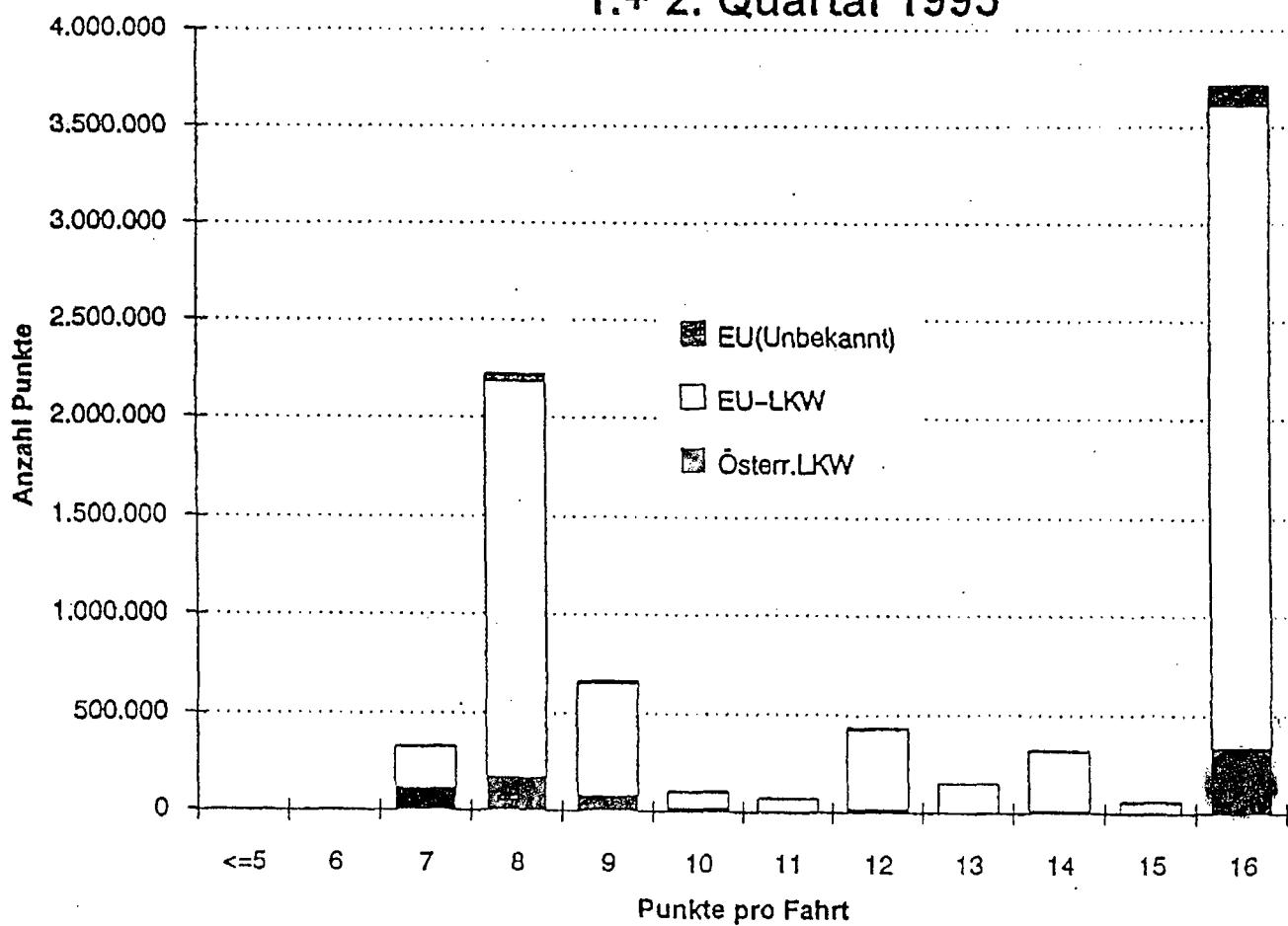
**EU-Ökopunkteverbrauch
Zeitraum: 1.+2. Quartal 1995**



geklebte Punkte pro Fahrt	Öko-Punkte - Verbrauch			
	Osterr.LKW	EU-LKW	EU(Unbekannt)	Summe-LKW
1. + 2. Quartal 1995				
<=5	575	4.595	200	5.370
6	2.700	4.950	348	7.998
7	118.188	205.401	4.389	327.978
8	173.816	2.010.544	39.784	2.224.144
9	81.810	568.782	12.546	663.138
10	21.000	75.830	7.240	104.070
11	2.057	67.650	1.111	70.818
12	23.340	403.596	8.940	435.876
13	1.989	145.717	2.951	150.657
14	15.442	297.934	6.104	319.480
15	135	57.450	1.170	58.755
16	334.416	3.278.496	103.536	3.716.448
Summe	775.468	7.120.945	188.319	8.084.732
Prozent	9,59	88,08	2,33	100,00
Zahl der Fahrten	74.664	634.195	15.874	724.733
Punkte pro Fahrt	10,39	11,23	11,86	11,16

Öko-Punkte - Verbrauch

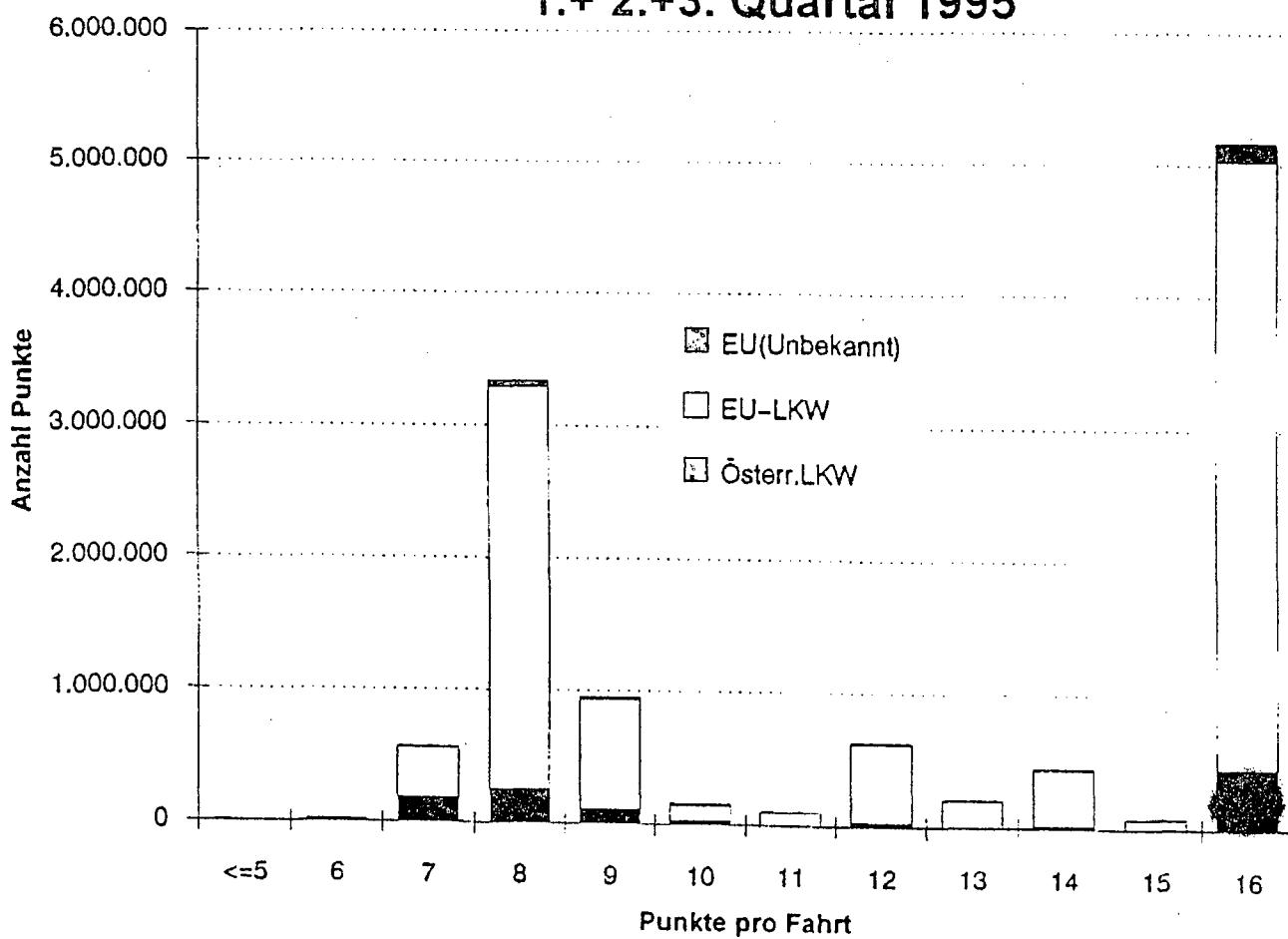
1. + 2. Quartal 1995



geklebte Punkte pro Fahrt	Osterr.LKW	EU-LKW	EU(Unbekannt)	Summe-LKW
	1.+ 2.+3. Quartal 1995			
<=5	825	7.765	285	8.875
6	4.410	14.328	600	19.338
7	185.367	371.315	7.420	564.102
8	254.976	3.029.624	57.032	3.341.632
9	115.002	819.351	16.668	951.021
10	30.010	113.740	18.470	162.220
11	3.113	97.944	1.617	102.674
12	31.980	581.208	12.072	625.260
13	3.133	199.836	4.160	207.129
14	22.806	413.714	7.952	444.472
15	225	80.400	1.470	82.095
16	448.816	4.579.344	137.360	5.165.520
Summe	1.100.663	10.308.569	265.106	11.674.338
Prozent	9,43	88,30	2,27	100,00
Zahl der Fahrten	107.916	931.932	22.769	1.062.617
Punkte pro Fahrt	10,20	11,06	11,64	10,99

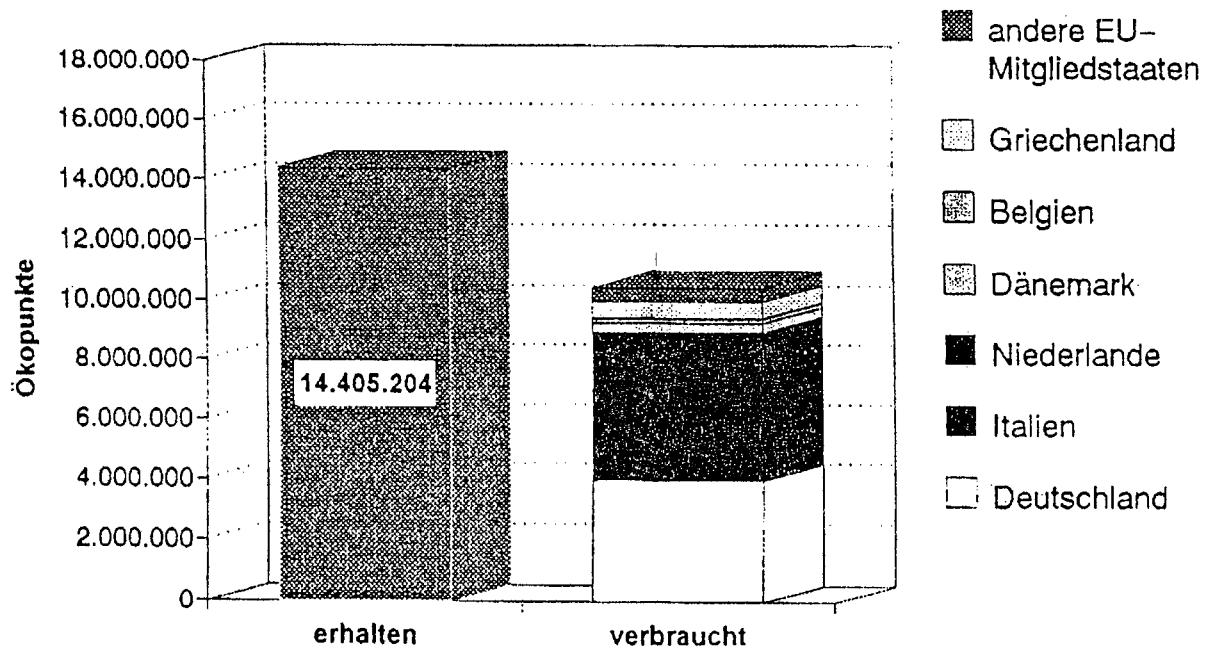
Öko-Punkte - Verbrauch

1.+ 2.+3. Quartal 1995



1.+2.+3. Quartal 1995			
LKW-Land	Fahrten	Ökopunkte	Punkte / Fahrt
Deutschland	364.459	3.979.526	10,92
Italien	389.614	4.102.453	10,53
Niederlande	72.895	864.210	11,86
Dänemark	29.013	318.340	10,97
Belgien	14.549	179.305	12,32
Griechenland	34.833	543.240	15,60
Frankreich	4.907	59.499	12,13
Luxemburg	3.238	32.131	9,92
Portugal	2.682	30.418	11,34
England	4.682	72.031	15,38
Spanien	1.446	17.301	11,96
Irland	362	5.660	15,64
Finnland	1.561	14.477	9,27
Schweden	7.691	89.978	11,70
Unbekannt	22.769	265.106	11,64
EU+EU(Unbek.)	954.701	10.573.676	11,08
Österreich	107.918	1.100.663	10,20
Gesamt	1.062.617	11.674.338	10,99

**EU-Ökopunkteverbrauch
(nur "alte" EU-Länder)
im 1.+2.+3. Quartal 1995**



BEILAGE 2



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. 17.089/4-4-95

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Mag. Kukacka und Kollegen vom 2. Juni 1995,

Nr. 1242/J-NR/95, Einführung der elektronischen Abbuchung

von Öko-Punkten im Transitverkehr

Ihre Fragen

"Wurde bereits mit den Vorbereitungsarbeiten zur Einführung derartiger elektronischer Öko-Punkte Überprüfungs-systeme begonnen?"

"Wie ist der derzeitige Stand der Vorbereitungsarbeiten?"

"Wie soll mit diesen Systemen eine reibungslose elektronische Überprüfung bzw. Abbuchung der Öko-Punkte gewährleistet werden?"

"Wann rechnen Sie mit der Fertigstellung derartiger elektronischer Systeme?"

"Können Sie garantieren, daß derartige Öko-Punkte-Kontrollsysteme rechtzeitig mit 1.1.1997 in Betrieb gehen?"

"Wie können Sie sicherstellen, daß keine Umgehung des Öko-Punkte-Systems - z.B. durch die Kombination von bilateralen Transporten oder Austauschen des Zugfahrzeuges - erfolgt?"

darf ich wie folgt beantworten:

Bereits am 26. Juli 1994 hat das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gemeinsam mit Vertretern der EU-Kommission, des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten und mit den Firmen Alcatel, Gesig, Kapsch und Siemens eine Informationsveranstaltung durchgeführt, bei der die beteiligten Firmen ihre Vorstellungen für eine mögliche elektronische Abbuchung der Ökopunkte präsentiert haben. Nachträglich wurde noch die Firma Mannesmann Kienzle in die Gespräche miteinbezogen.

Im Einvernehmen mit der EU-Kommission wurde mit der Fa. Kapsch AG an der Strecke Kiefersfelden-Schönberg ein Pilotversuch eingerichtet. Die Datenübertragung Straße-Fahrzeug erfolgt mittels Mikrowelle, 5,8 GHz. Der Endbericht zu diesem Pilotversuch wird Mitte Juli 1995 vorliegen. Weiters wurde von der Fa. Siemens bei der Mautstation Schönberg ein Versuch

- 2 -

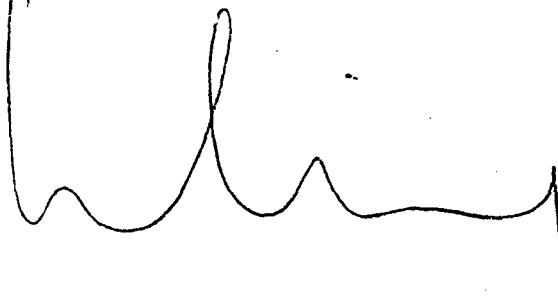
für die Abwicklung des Mautsystems durchgeführt, der ebenfalls für die Öko-Punkte-Abwicklung herangezogen werden könnte. Die bisherigen Ergebnisse sind auch hier durchaus erfolgsversprechend.

Mit diesen Erkenntnissen wird anschließend eine EU-weite öffentliche Ausschreibung für die Errichtung entsprechender elektronischer Systeme erfolgen, sodaß per 1.1.1997 ein fertiges System zur Verfügung stehen und in Betrieb genommen werden kann.

Jedes Fahrzeug über 7,5 t, welches sowohl im Transitverkehr durch Österreich als auch bilateral unterwegs ist, soll mit einem "TAG" ausgerüstet werden. Im TAG sind u.a. das Fahrzeug-Kennzeichen, der COP-Wert und eine eindeutige TAG-ID fest verankert. Sowohl bei einer Einreise nach als auch bei einer Ausreise aus Österreich werden die TAG-ID samt Datum, Uhrzeit und Einreiseort erfaßt, diese Daten werden an einen Zentralrechner übermittelt und so einer Transit- oder einer bilateralen Fahrt zugeordnet. Dem jeweiligen Land werden bei einer Transitsfahrt die entsprechenden Ökopunkte abgebucht. Die Erkennung von Sattelzugfahrzeugen und deren Anhänger kann über getrennte TAG's erfolgen. Die zusätzliche Ausrüstung der Anhänger mit eigenen TAG's steht aus diesem Grunde in Diskussion.

Wien, am 21. Juli 1995

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hans-Joachim Winkelmann', is written over a stylized, decorative flourish consisting of two vertical lines and a horizontal line connecting them at the bottom.