

II-2199 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 73 75 07
 Fernschreib-Nr. 111800
 DVR: 0090204

Z1. 5901/33-Info-87

849/AB

1987-11-20

zu 1086 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
 Abg. Strobl und Genossen vom 22. Oktober
 1987, Nr. 1086/J-NR/87, "Beachtung
 der verkehrspolitischen Grundsätze und
 Leitlinien in den mit Italien durchge-
 führten Straßenverkehrsverhandlungen"

Ihre Fragen beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Bei den im September 1987 in Wien abgehaltenen Straßenverkehrsverhandlungen wurde für 1988 ein Kontingent von insgesamt 192.000 Einzelfahrtgenehmigungen fixiert, das erheblich unter der von 1987 prognostizierten Gesamtzahl beladener Fahrten mit italienischen Lkw im Österreichverkehr - in erster Linie handelt es sich dabei um Transitfahrten - liegt. Dieses Kontingent weist sogar einen geringeren Umfang auf als die für 1986 ermittelten Fahrten italienischer Lkw nach, aus und durch Österreich (in diesem Jahr galt noch das System der Dauergenehmigung).

Ein aus verkehrspolitischer Sicht sehr wesentliches Verhandlungsresultat stellt ferner die Vereinbarung dar, daß italienische Frächter ab 1988 darauf verzichten, österreichisches Hoheitsgebiet mit Genehmigungen aus dem sogenannten multilateralen Kontingent der CEMT zu befahren.

Zu Frage 2:

Eine "Weichenstellung" zu Gunsten der Schiene konnte dadurch vorgenommen werden, daß man der italienischen Seite lediglich 192.000 Bewilligungen garantiert hat - diese Quote entspricht etwa dem Fahrtenstand des Jahres 1985, was praktisch einem Einfrieren der Genehmigungsanzahl gleichkommt, ein darüberhinaus angebotenes Kontingent von 8.000 Ausweisen wurde hingegen von der optimalen Auslastung der rollenden Landstraße Ala - München abhängig gemacht.

Zu Frage 3:

Österreich kann dem italienischen Staat nicht den Ausgabemodus für Transporterlaubnisse vorschreiben, dies wäre ein Eingriff in fremde hoheitliche Befugnisse. Es ist jedoch davon auszugehen, daß die italienische Seite ab dem kommenden Jahr eine zentrale Steuerung der Genehmigungsvergabe vornehmen wird, die italienische Delegation hat es immerhin akzeptiert, daß die Transportgenehmigungen für italienische Frächter, die noch 1987 von Rom selbst hergestellt wurden, ab 1988 in Österreich gedruckt werden.

Die Ausweisformulare werden dem italienischen Verkehrsministerium im übrigen nicht in einer einzigen Lieferung zur Verfügung gestellt werden, sondern 4 mal jährlich, in vier gleichen Tranchen.

Diese bei den letzten Verhandlungen vereinbarte Vorgangsweise wird einer zu raschen Genehmigungsausgabe und damit einem vorzeitigen Erschöpfen des Kontingentrahmens sicherlich entgegenwirken. Schließlich wird die Auslastung der rollenden Landstraße Ala - München ebenfalls quartalsweise überprüft werden. Das der italienischen Seite in diesem Zusammenhang angebotene zusätzliche Kontingent wird ebenfalls in vier Tranchen übermittelt; dies jedoch nur dann, wenn im jeweils ablaufenden Quartal, wie bereits angeführt, auf der genannten Huckepackverbindung eine optimale Auslastung zu verzeichnen ist.

Wien, am 19. November 1987

Der Bundesminister:

