



II-6507 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 DIPLO.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zl. 5901/72-4-88

3045 IAB

1989 -02- 01

zu 3066/J

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 713 75 07
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 73 78 76
 DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Probst und Genossen vom 2. Dezember 1988, Nr.
 3066/J-NR/88, "Möglichkeiten einer Abstimmung
 der Verkehrsgesetzgebung mit der Schweiz"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltbelastung durch den Schwerverkehr könnten beim derzeitigen Stand der Technik bzw. bis zum Jahre 1991 ergriffen werden?"

Eine Emissionsminderung insbesondere im Transitbereich kann - abgesehen von der Art der Fahrzeugbenutzung - durch Herabsetzung der bauartbedingten Geräusch-, Abgas- und Partikelgrenzwerte der Fahrzeuge erreicht werden.

Die Schaffung von besonderen Fahrzeugkategorien unter dem Sachbegriff "emissionsarme Fahrzeuge" (EF) gibt zwar Vollzugsprobleme hinsichtlich der Kontrolle von Fahrzeugen mit ausländischer Zulassung, doch ist deren Bewältigung nach einer gewissen Einführungszeitspanne und bei Anerkennung ausländischer Prüfzertifikate zu erwarten.

Voraussetzung für die Wirksamkeit solcher Maßnahmen sind Verwendungsvorteile für jene Fahrzeuge, die den Anforderungen an EF entsprechen; dies könnte durch - im Rahmen der internationalen Verkehrsabkommen mögliche - Verkehrsbeschränkungen

- 2 -

für alle nicht entsprechenden Fahrzeuge verwirklicht werden.
Für die Anforderungen der EF kommen in Betracht hinsichtlich
- des Betriebsgeräusches:
die ÖAL-Richtlinie Nr. 29
- der Abgas- und Partikelgrenzwerte:
CO 4,9 g/kWh
HC 1,23 g/kWh
NO_x 9,0 g/kWh
gemessen nach ECE R.49
Partikel 0,7 g/kWh gemessen nach einem europäischen
Meßverfahren

Zu Frage 2:

"Welche Auflagen für den Schwerverkehr sieht die Schweizer Gesetzgebung derzeit vor und welche Vorhaben sind in der Schweiz bis zum Jahre 1991 geplant?"

Das Gewichtslimit für schwere Motorfahrzeuge (Lastwagen, Lastzüge und Sattelfahrzeuge) beträgt in der Schweiz 28 Tonnen.

Diese Vorschrift ist im Straßenverkehrsgesetz verankert. Daneben besteht auch noch die Schweizerische Schwerverkehrsabgabe. Sie wurde aufgrund eines vom Souverän genehmigten Verfassungszusatzes ab 1985 eingeführt, um die dem Schwerverkehr anlastbaren ungedeckten Straßenkosten wenigstens teilweise auszugleichen. Die Schweizerischen Fahrzeughalter bezahlen - zusätzlich zur Motorfahrzeugsteuer - je nach Gewichtsklasse der Fahrzeuge eine Jahrespauschale von 500 bis 3000 Franken. Die ausländischen Fahrzeughalter können die Abgabe nach eigener Wahl als Jahres- oder Monatspauschale oder für einzelne Tage bezahlen; Der Minimalansatz beträgt 15 Franken. Der Kritik, daß die Abgabe pauschal erhoben und nicht unmittelbar zweckgebunden der Straßenfinanzierung zugeleitet wird (aber doch der Straßenrechnung gutgeschrieben

- 3 -

wird), will die Schweizerische Regierung durch einen Gesetzesentwurf begegnen, der eine verursachungsgerechte, d.h. distanzabhängige Schwerverkehrsabgabe zum Ausgleich der der Allgemeinheit durch den Verkehr verursachten Kosten bringen soll. Diese Abgabe dürfte allerdings für eine Transitfahrt durch die Alpen deutlich höher liegen, als die geltende Tagespauschale. Die Regierung hat aber auch schon erklärt, daß sie bereit ist, über diesen Punkt mit der EG Gespräche zu führen. Dabei müßten alle Elemente der Fiskalbelastung: Kraftfahrzeugsteuer, Treibstoffbelastung und Benutzungsabgaben gesamthaft in Betracht gezogen werden, was übrigens auch in einer neueren EG-Studie postuliert worden ist.

Im Rahmen des Kombinierten Verkehrs werden folgende Möglichkeiten angeboten:

- Der Schienenverkehr über die Gotthard- und die Lötschberg - Simplon - Achsen mit beschleunigten Block- und Containerzügen;
- Der Kombinierte Verkehr auf der Gotthardroute mit Wechselaufbauten und Sattelaufliegern (unbegleitet) sowie der Huckepackverkehr für verladene Lastwagen und Lastenzüge mit Chauffeur, d.h. die Rollende Landstraße. Die Schweizerischen Bundesbahnen wurden beauftragt, ihr Angebot zu verbessern. Anfang der 90iger Jahre wird der Doppelspurausbau der Lötschberglinie beendet sein. Das würde erlauben, durch Verlagerung des traditionellen Wagenladungsverkehrs und von Containerzügen auf der Gotthardlinie weitere Kapazität für den Kombinierten Verkehr freizumachen.

Zu den Fragen 3 und 4:

"Halten Sie es allgemein für sinnvoll, im engen Kontakt mit der Schweiz harmonisierte Umwelt- und Transitgesetze zu beschließen, die dann auch gleichzeitig in Kraft treten sollten?"

- 4 -

"Welche Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltbelastung durch den Schwerverkehr würden sich insbesonders für eine solche Harmonisierung anbieten?"

Einleitend wird wegen des Zusammenhangs mit den globalen außenpolitischen Beziehungen Österreichs zur Schweiz auf die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Auswärtige Angelegenheiten hingewiesen. Dies gilt insbesondere für die im Rahmen der EFTA zwischen Österreich und der Schweiz behandelten Fragen.

Um eine Aussage zu den Beziehungen Österreichs mit der Schweiz in der Transitproblematik treffen zu können, sei die grundsätzliche Schweizer Haltung in der Transitfrage kurz dargestellt.

Der Schweizer Bundesrat hat am 24. August 1988 hiezu folgende Stellungnahme abgegeben:

"Verkehrspolitik und Transportgewerbe nehmen im Zusammenhang mit der EG-Frage insofern eine Sonderstellung ein, als nicht nur wirtschaftliche Aktivitäten zwischen der Schweiz und der EG, sondern auch der innergemeinschaftliche Transitverkehr durch die Alpen betroffen sind. Heute steht die Schweizerische Verkehrspolitik in verschiedener Hinsicht in offenkundigem Gegensatz zu EG-Tendenzen und Regelungen: So etwa in Bezug auf die Gewichtung der Umweltprobleme bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs und bei den Normen für Höchstgewichte von Straßenfahrzeugen (28 t gegenüber 40 t). Im Falle eines Beitritts hätte die Schweiz die EG-Regelungen zu übernehmen, die bisher allerdings noch nicht in eine übergreifende Konzeption im Sinne einer koordinierten Verkehrspolitik eingebettet sind. Im Nicht-Beitrittsfall dürfte die künftige verkehrspolitische Zusammenarbeit der Schweiz mit der Gemeinschaft und besonders die in Zukunft des international tätigen Schweizer Straßentransportgewerbes in hohem Maße davon

- 5 -

abhangen, ob es gelingt, mit der EG eine befriedigende Lösung des Transitproblems zu erzielen: Im Hinblick auf die Vollen-dung des Binnenmarktes rechnet die Gemeinschaft weiterhin mit hohen Zuwachsralten im Nord-Süd-Transit. Was den Transit auf der Straße anbelangt, sieht die Gemeinschaft im Schweizeri-schen 28-Tonnen-Limit eine empfindliche Behinderung. Als Alternative zur Straße bietet die Schweiz, die ihre traditio-nelle Rolle als Transitland ernstzunehmen gewillt ist, den Kombinierten Verkehr an, für den sie bereits erhebliche Förderungsanstrengungen unternommen hat und weitere vor-bereitet. Als längerfristige Lösung ist der Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale zu sehen, mit der beträchtliche neue Transitkapazitäten geschaffen würden. Im Hinblick auf die vollständige Verwirklichung des EG-Binnenmarktes kommt dem Bau der neuen Alpentransversale eine gewisse Dringlich-keit zu. Für die Schweiz ist es auch sehr wichtig, daß die international tätigen Schweizer Straßentransportunternehmer Zugang zum sich liberalisierenden EG-Verkehrsmarkt erhalten."

Die Ausgangssituation Österreichs und der Schweiz gegenüber der EG in der Transitfrage ist somit in gewissen Bereichen different. Dies gilt sowohl für die verkehrspolitische Hal-tung (So strebt die Schweiz im Zusammenhang mit den EG-Ver-handlungen zum Zwecke des Abschlusses eines Verkehrsabkommens Schweiz-EG kein reines Transitabkommen an - wie dies aber für Österreich der Fall ist - sondern will hiebei auch Probleme eines grundsätzlichen Marktzuganges in bestimmten Sektoren geregelt wissen. Diese Vorgangsweise der Schweiz beruht darauf, daß die Schweizer Regierung dezidiert einen Beitritt zur EG abgelehnt hat.), als auch für bestimmte materielle Bereiche wie z.B.: unterschiedliche Gewichtslimits, Emis-sionswerte bei KFZ und lärmarme LKW's.

Es kann somit als gesichert angenommen werden, daß die Schweiz ihre bisherige restriktive Verkehrspolitik (auch gegenüber der EG) beibehalten wird.

- 6 -

Diese Tatsache ist aber von Bedeutung für die Frage von Form und Umfang einer Zusammenarbeit Österreichs und der Schweiz, wie sie in der gegenständlichen Anfrage angesprochen wird.

Unter Bedachtnahme auf diese Fakten und den Umstand, daß die langjährige restriktive Verkehrspolitik der Schweiz für Österreich eine beträchtliche Mehrbelastung an Verkehr in Form des Umwegtransits und auch ökologische und ökonomische Nachteile zur Folge hatte, ergibt sich für Österreich ein grundsätzlicher politischer Handlungsbedarf mit der Schweiz. Hierbei geht es insbesondere darum, daß in Hinkunft hinsichtlich der durch die Schweizer Verkehrspolitik bedingten Umwegverkehre, zufolge des auch in der EG anerkannten Prinzipis der kurzen Wege eine Rückverlagerung dieser Verkehre zu erfolgen hat.

Es wird daher zu prüfen sein, inwieweit es zweckmäßig ist, parallel zu den EG-Transitverhandlungen Gespräche mit der Schweiz im bilateralen und/oder multilateralen Weg (z.B. im Rahmen der CEMT), aber auch im Rahmen der EFTA zu führen. Es ist vorstellbar, hiebei auch eine Harmonisierung, wie sie in der gegenständlichen Anfrage angesprochen wird, in Erwägung zu ziehen. Der Intensitätsgrad sowie der Inhalt der Zusammenarbeit wird sich hierbei an den aktuellen Bedürfnissen zu orientieren haben (z.B. informelle Kontakte, Arbeitsgruppen, materielle Koordination in Teilbereichen).

Wien, am 31. Jänner 1989

Der Bundesminister

