



II-12464 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

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

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. 5901/47-4-90

5935AB

1990-09-12

zu 60031J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Dr. Müller und Genossen vom 11.7.1990,
Nr. 6003/J-NR/1990, "Maßnahmen gegen Zwei-
takterfahrzeuge"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Können Sie sich tarifpolitische Maßnahmen für den Straßenverkehr dahingehend vorstellen, daß an den Grenzen Österreichs eine "Umweltmaut" für Zweitakt-PKW's eingeführt wird?"

Einleitend darf ich darauf hinweisen, daß diese Maßnahme in erster Linie in die Zuständigkeit des Finanzministeriums, allenfalls auch in die Zuständigkeit des Umwelt- bzw. Wirtschaftsministeriums fällt.

Ich möchte jedoch darauf hinweisen, daß in die aus meiner Sicht durchaus positive Diskussion über eine solche Umweltabgabe auch andere Möglichkeiten zur Begrenzung des Verkehrs von Zweitakt-Fahrzeugen wie etwa Regelungen straßenpolizeilicher Art oder nach dem Smogalarmgesetz miteinbezogen werden sollten.

Zu Frage 2:

"Haben Sie bereits diesbezügliche Kontakte mit dem Bundesministerium für Finanzen aufgenommen?"

- 2 -

Mit dem Bundesministerium für Finanzen besteht auf Beamten-ebene eine Gesprächsgruppe zur Diskussion von Lenkungsabgaben im Umweltbereich, die sich unter anderem auch mit der Neu-regelung der Kfz-Steuer nach energie- und emissionsrelevanten Kriterien befaßt und in deren Rahmen auch derartige Abgaben-modelle zur Sprache kommen.

Zu Frage 3:

"Können Sie sich vorstellen, daß im kaufmännischen Bereich der Bundesbahn günstige Bahnpauschalreisen für Osttouristen angeboten werden, die ein Umsteigen vom PKW auf die Bahn naheliegend machen?"

Dazu darf ich bemerken, daß die ÖBB auf die Ostöffnung bereits Anfang Dezember 1989 umgehend reagiert und für die österreichischen Streckenteile vorerst eine 30 %ige Fahrpreisermäßigung bis inklusive 31. März 1990 für tschechische Staatsbürger angeboten haben, um während dieser Zeit bereits angestrebte und geplante Sondertarife für Reisende aus den Oststaaten - wie sie für die Strecke Wien - Budapest bereits seit Jahren angewendet werden - vereinbaren zu können.

Diese Sonderpreise für die Relationen Preßburg - Wien, Brünn - Wien, Prag - Wien und Budweis - Linz sind bereits seit 1. April 1990 in Kraft und bieten für sämtliche Bahnbenützer eine Preisreduktion von ca. 40 %.

Mit Gültigkeit ab 1. September 1990 treten für die Relationen Wien - Warschau und Wien - Krakau weitere, ebenfalls um 40 % ermäßigte Sondertarife in Kraft.

Mit diesen bisher gesetzten Maßnahmen haben die ÖBB - im Rahmen der betriebswirtschaftlichen Vorgaben (kaufmännischer Bereich) - alles unternommen, um ein Umsteigen der Osttouristen vom PKW auf die Schiene zu ermöglichen bzw.

- 3 -

österreichischen Staatsbürgern bei Städtereisen in die Oststaaten einen finanziellen Anreiz für die Bahnbenützung zu bieten.

Zu Frage 4:

"Würden Sie dafür eintreten, daß allenfalls ein günstiges Bahnangebot als gemeinwirtschaftlicher Leistungsauftrag seitens der Bundesregierung an die Bahn ergeht?"

Zunächst sollte die weitere Entwicklung des Bahnverkehrs gegenüber den östlichen Nachbarstaaten und insbesondere der geschilderten neuen Angebote abgewartet werden.

Die Frage eines allfälligen gemeinwirtschaftlichen Leistungsauftrages ist auch Gegenstand von Überlegungen, wobei in dem Zusammenhang auf Abgrenzungen und zu vermeidende Beispieldfolgerungen besonders Bedacht zu nehmen wäre.

Zu Frage 5:

"Planen Sie tarifpolitische Maßnahmen auch für LKW's und Omnibusse?"

Überlegungen bezüglich attraktiver Bahnangebote zur Bewältigung des Ostverkehrs wurden bereits im Ostverkehrskapitel für die überarbeitete Fassung des GVK-Ö angestellt. Darüberhinaus sollen in einer Kurzexpertise im Auftrag des ho. Ressorts die gesamtwirtschaftlichen Effekte verschiedener verkehrspolitischer Szenarien für den Ostverkehr ermittelt werden. Dabei stehen tarifpolitische Überlegungen, insbesondere auch der in Frage 4 angesprochene gemeinwirtschaftliche Leistungsauftrag im Vordergrund. Im Sinne der Kostenwahrheit im Verkehr erscheint es nach bisher vorliegenden Untersuchungen notwendig, daß LKW und Busse mehr zu den durch ihren Einsatz verursachten gemeinwirtschaftlichen Kosten beitragen.

- 4 -

Zu Frage 6:

"Sehen Sie eine Möglichkeit diese Frage auf internationaler Ebene (ASOR) zu verhandeln und einvernehmliche internationale Lösungen zu finden?"

Das Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen (ASOR) regelt die Liberalisierung der Personenbeförderung auf der Straße im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr für bestimmte Verkehrsarten.

Die von diesem Abkommen nicht betroffenen Verkehrsarten werden auf Basis von Einzelgenehmigungen bzw. vereinbarten Kontingenten durchgeführt.

Im Hinblick auf die Verkehrsproblematik, welche sich durch die Öffnung der Ostgrenzen ergibt, werden seitens meines Bundesministeriums alle rechtlichen bzw. vertraglichen Möglichkeiten geprüft, um die in solchen Vereinbarungen möglichen, aus Gründen des Umweltschutzes erforderlichen Maßnahmen zu prüfen, die dem Anliegen der Reduzierung der Verkehrs- und Umweltbelastungen Rechnung tragen können.

Es darf jedoch darauf hingewiesen werden, daß die Staaten Osteuropas derzeit nicht Vertragsparteien des gegenseitlichen Übereinkommens sind.

Wien, am 11. September 1990

Der Bundesminister

