

II-5867 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



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

Pr.Zl. 5901/14-4/92

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

2622/AB

1992-05-11

zu 2660 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Strobl und Genossen vom 12.3.1992, Zl. 2660/J-NR/1992, "Ersuchen der Handelskammer Salzburg für Salzburger Frächter"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Ist es richtig, daß seitens der Handelskammer Salzburg für zusätzliche Drittlandkontingente der Salzburger Frächter bei Ihnen schriftlich interveniert wurde?"

In einem mit 14. August 1991 datierten Schreiben der Handelskammer Salzburg wandte sich deren Präsidentin Dr. Helga Rabl-Stadler an meinen Amtsvorgänger, Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher mit dem Ersuchen, sich im Interesse der Österreichischen, speziell aber der Salzburger Frächter um eine Erhöhung der Drittlandkontingente für den Österreichischen Drittlandverkehr nach Italien zu bemühen.

Im übrigen ist es in diesem Zusammenhang von Interesse, daß von der zuständigen Fachgruppe der Handelskammer Salzburg mit Datum vom 7. Oktober 1991 ein Schreiben ähnlichen Inhalts an den Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Schüssel gerichtet wurde, der es mit dem Ersuchen um wohlwollende Prüfung an meinen Amtsvorgänger Herrn Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher weiterleitete.

Zu Frage 2:

"Wenn ja, wieviele zusätzliche Genehmigungen wurden gewünscht?"

- 2 -

Im betreffenden Schreiben der Salzburger Handelskammer wird kein Wunsch nach einer bestimmten Zahl zusätzlicher Genehmigungen geäußert.

Zu Frage 3:

"Wie lautet Ihre Antwort auf das Schreiben der Handelskammer Salzburg?"

Die für die Frage der Drittlandfahrten relevante Antwortpassage meines Amtsvorgängers Herrn Bundesminister Dipl.Ing. Dr. Streicher vom 16. Oktober 1991 hatte folgenden Wortlaut:

"In Ihrem Schreiben vom 14. August 1991 ersuchen Sie mich, mit Italien in Verhandlungen zu treten, um das Drittlandkontingent - also die Zahl der Straßentransitfahrten österreichischer Lkw durch unser Land - zu erhöhen. Sie mutmaßen dabei, daß das österreichische Verhandlungsteam bei den Gesprächen über den neuen Italien-Vertrag vielleicht nicht bedacht hat, daß die geographische Lage Italiens einen Transitverkehr aus Österreich durch dieses Land nur in sehr geringem Ausmaß zuläßt, wohingegen die zentraleuropäische Lage Österreichs eine große Nachfrage für Transitfahrten aus und nach Italien durch unser Land hervorruft. Ich darf Ihnen versichern, daß diese bei Be trachtung der europäischen Landkarte geradezu triviale Tatsache selbstverständlich auch den Mitarbeitern meines Ressorts vollkommen klar ist. Eine Konsequenz daraus ist nicht zuletzt, daß natürlich entgegen den Ausführungen in Ihrem Brief mit Italien keine Transitgenehmigungen vereinbart wurden, sondern lediglich zwischen drei Typen von Genehmigungen unterschieden wurde:

- * Genehmigungen für Loco-, Drittland- oder Transitfahrten;
- * Genehmigungen für Loco- oder Transitfahrten;
- * Genehmigungen für Locofahrten.

- 3 -

Ich muß aber noch auf einen wesentlich grundsätzlicheren Punkt hinweisen. Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, ist es ein wesentliches Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, den in den letzten 20 Jahren um ein Vielfaches gestiegenen Straßengütertransitverkehr durch unser Land einzudämmen und die mit diesem Verkehrswachstum auf ein für die Bevölkerung an den Transitrouten unerträgliches Maß gestiegenen Belastungen entscheidend zu reduzieren.

Dies gilt in besonderem Maß für den Straßengütertransitverkehr aus und nach Italien, der sich auf die Brenner-Route konzentriert. Gerade auf dieser Route unternimmt Österreich größte Anstrengungen, um durch den Ausbau der Schiene Güterverkehr auf diesen wesentlich umweltfreundlicheren Verkehrsträger zu verlagern. Obwohl auch heute noch einige unausgenützte Kapazitätsreserven vorhanden sind, hat Österreich gerade in dieser Relation zukunftsorientiert weitere schienenekapazitätserhöhende Maßnahmen bereits begonnen, darunter der Bau der Umfahrung Innsbruck, des längsten Eisenbahntunnels Österreichs sowie der sicherungstechnische Ausbau der Strecke mit einer Gesamtinvestitionssumme von mehr als 4,5 Mrd. öS.

Es ist ein wichtiges politisches Ziel, einerseits die heute noch vorhandenen freien Kapazitäten, andererseits die mit diesen gewaltigen Investitionen in Zukunft geschaffenen Kapazitäten weitestmöglich zu nützen.

Dazu gehört natürlich auch, daß besonders in dieser Relation ein weiterer Anstieg des Straßengütertransitverkehrs vermieden wird und soweit wie möglich heute auf der Straße transportiertes Volumen auf die Schiene verlagert wird.

Es wäre natürlich unsachlich und diskriminierend, würden diese Grundsätze nur auf Lkws mit ausländischem Kennzeichen angewandt; ich habe mich deshalb in allen diesbezüglichen Fragen stets für eine Regelung eingesetzt, die ausschließlich sachlichen Kriterien orientiert ist und jede willkürliche Dis-

- 4 -

kriminierung, die nicht zuletzt völkerrechtliche Grundsätze verletzen würde und selbstverständlich auch vom Ausland heftig bekämpft würde, vermeidet. Wenn wir daher in konsequenter Verfolgung dieser Politik von Italien eine Beschränkung der Transitfahrten von italienischen Lkws durch unser Land verlangen, müssen wir wohl auch eine gleichartige Beschränkung der Transitfahrten österreichischer Lkws akzeptieren.

Genau nach diesen Prinzipien wurde in den Verhandlungen mit Italien vorgegangen. Es wurde vereinbart, Transitfahrten sowohl italienischer als auch österreichischer Lkws durch Österreich auf dem Niveau der letzten verfügbaren Daten zu beschränken ("einzufrieren"). Daher ist es sicherlich verfehlt, hier von einer "eklatanten Benachteiligung" österreichischer Frächter zu sprechen. Vielmehr wurde nur eine Beschränkung, die wir von der italienischen Seite verlangt haben gleichermaßen auch für die österreichische Seite akzeptiert.

Bei der Erhebung dieser Daten hat neben dem österreichischen Statistischen Zentralamt auch die Bundeswirtschaftskammer entscheidend mitgewirkt.

Ebenso erfolgte danach die Aufteilung der für österreichische Fahrzeuge ermittelten Fahrten in engster Kooperation mit der Bundeswirtschaftskammer.

Unter Zugrundelegung eines objektiven Zählverfahrens - das Frächteraufkommen der einzelnen Bundesländer am Italien-Drittlandverkehr wurde an Hand einer sogenannten Länder-Verflechtungsstatistik ermittelt - wurde gemeinsam mit der Bundeswirtschaftskammer der Drittlandverkehr für jedes einzelne Bundesland festgestellt.

Auch Salzburg wurde auf der Basis dieser Ermittlungen entsprechend bewertet und mit einer Jahresquote von 6.736 drittlandtauglichen Italien-Standard-Genehmigungen berücksichtigt. Ich

- 5 -

nehme daher nicht an, daß dieses statistische Zahlenmaterial den tatsächlichen Drittlandbeförderungen Österreich nicht entsprechen könnte, da dafür auch der letztmögliche Erhebungszeitraum herangezogen wurde. Eventuell wird jedoch bei der von Ihnen als rasch und unbürokratisch gelobten Vergabe dieser Kontingentkarten durch die einzelnen Länderreferenten zu Beginn dieses Kontingentsystems wesentlich vorsichtiger und zurückhaltender vorgegangen, sodaß es in Zukunft zu einer Entspannung auf dem Drittlandsektor kommen wird."

Zu Frage 4:

"Haben Sie dem Ansinnen der Handelskammer Salzburg entsprochen?"

Da der Wunsch der Handelskammer Salzburg nach Erhöhung der Genehmigungen mit den tragenden Grundsätzen der österreichischen Verkehrspolitik in Transitfragen nicht vereinbar war, konnte dem Ersuchen nicht entsprochen werden.

Zu Frage 5:

"Wie bewerten Sie diesen interessenspolitischen Vorstoß im Lichte der österreichischen verkehrspolitischen Leitlinien, dem Gesamtverkehrskonzept und dem Verhandlungsergebnis mit den Europäischen Gemeinschaften?"

In den Leitlinien zur Verkehrspolitik impliziert die Leitlinie 1 "Vermeidung von unnötigem Verkehr" und die Leitlinie 2 "Förderung des umweltfreundlichen Schienenverkehrs und der Schifffahrt sowie des nichtmotorisierten Verkehrs" eine restriktive Vorgangsweise bei Genehmigungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr.

Das österreichische Gesamtverkehrskonzept 1991 hält dazu ausdrücklich fest: "Zusätzliche Drittlandkontingente fördern den Straßengüterverkehr und sind daher verkehrspolitisch unerwünscht, da das erklärte Ziel der österreichischen Verkehrspolitik eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger ist".

- 6 -

Die Verhandlungen mit den Europäischen Gemeinschaften über den Transitvertrag wurden vor dem Hintergrund dieser verkehrspolitischen Leitlinien und Grundsätze geführt. Wie erinnerlich, konnte mein Amtsvorgänger mit großem persönlichen Einsatz ein Ergebnis erreichen, das diesen Vorgaben entspricht.

Der angesprochene interessenspolitische Vorstoß der Salzburger Handelskammer, stellt jedenfalls wichtige gesamtverkehrspolitische Interessen den Partikularinteressen einzelner Frächter hintan und mißachtet die damit im Zusammenhang stehenden Verhandlungsergebnisse und internationalen Entwicklungen.

Wien, am 8 Mai 1992

Der Bundesminister

A handwritten signature consisting of a series of fluid, cursive strokes forming a stylized, abstract shape.