



II-9116 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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. 5901/1-4-93

4083/AB

1993-03-17

ANFRAGEBEANTWORTUNG

zu 4084/J

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Voggenhuber, Freunde und Freundinnen vom
14. Jänner 1993, Nr. 4084/J-NR/1993, "Transit-
verkehr im Binnenmarkt"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie hoch sind die prognostizierten Zuwachsraten des Lkw-Güterverkehrs (nach Vollendung des Binnenmarktes) nach dem "Environmental Task Force Reports" der EG?"

Im Bericht "The Enviromental Dimension - Task Force-Report on the Environment and the International Market" wird als Folge des Binnenmarktes eine weitere Zunahme des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs um 30 bis 50 % prognostiziert. Der Straßengüterverkehr wird durch den Binnenmarkt zusätzliche Wettbewerbsvorteile gegenüber der Schiene haben.

Zu Frage 2:

"Wie hoch sind die prognostizierten Zuwachsraten des Lkw-Güterverkehrs (nach Vollendung des Binnenmarktes) gemäß der EG-Studie "Verkehr 2000 Plus"?"

Die EG-Studie "Verkehr 2000 Plus" vom Dezember 1990 zitiert eine Verkehrsprognose der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) für 19 europäische Staaten. Nach dieser Prognose wird die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr von 1990 - 2010 um 74% auf 1442 Mrd. Tonnenkilometer zunehmen. Auch dabei handelt es sich um eine Prognose, die von einer unveränderten Verkehrspolitik ausgeht.

- 2 -

Zu Frage 3:

"Wie hoch sind die prognostizierten Zuwachsraten des Bahn-Güterverkehrs in der EG bis zu den Jahren 1995, 2000 und 2010?"

Eine offizielle Bahnprognose über den Bahngüterverkehr ist nicht bekannt. Das EG-Grünbuch nennt als Wachstum zwischen 1990 und 2010 einen Wert von 33%. Im EG-Weißbuch ist nur mehr bei Fortsetzung des bisherigen Trends von einer Verdoppelung des Personen- und Güterverkehrs auf der Straße die Rede und es wird befürchtet, daß vor allem aufgrund der Umweltproblematik dieses Wachstum nicht durchgehalten werden kann.

Zu Frage 4:

"Ist es richtig, daß im Oktober 1992 der Verkehrskommissar Van Miert vor dem Europäischen Parlament behauptete, der Transitvertrag mit Österreich sei nur bis zur EG-Mitgliedschaft Österreichs gültig und anschließend müsse neu verhandelt werden?"

In den dem Verkehrsressort zugänglichen Sitzungsprotokollen findet sich keine derartige Aussage.

Zu Frage 5:

"Um wieviel % werden wahrscheinlich die Lkw-Gütertransportkosten durch den Binnenmarkt reduziert werden (Bitte auch mit Quellenangabe)?"

Im Zusammenhang mit dem Binnenmarkt sind bei den Kosten des Lkw-Verkehrs generell zwei unterschiedliche Tendenzen zu unterscheiden:

- o Aufgrund der Zielsetzungen des Binnenmarktes (Liberalisierung, Rationalisierung, großer Markt etc.), der neuen Möglichkeiten des großen Absatzmarktes (Fixkostendegression aufgrund der Größe des möglichen Leistungsvolumens), der Ausnutzung der Kabotagefreiheit im jeweils gegebenen Rahmen und der Niederlassungsfreiheit wird ein verstärkter Wettbewerbsdruck auftreten, der seinerseits betriebliche Rationalisierungen auslösen und grundsätzlich zu einer allgemeinen Senkung des Preisniveaus führen wird.

- 3 -

Durch die Deregulierung entsteht ein verstärkter Wettbewerb. Im Handbuch der europäischen Integration (Manz, 1991) nennt Eberhard Brandt einen Wert, nach dem die Transportentgelte generell um 20 % absinken müßten. Die Aufhebung der Kabotage wirkt aber nicht verkehrsträgerneutral. Sie erlaubt vor allem dem Flächenverkehrsmittel Lkw die Leerfahrten zu vermeiden und damit seine Kosten zu senken und seine Wettbewerbssituation zu verbessern.

- o Es gibt jedoch Bereiche, in denen aufgrund spezieller Regelungen (z.B. die von der EG geplante Erhöhung bzw. Harmonisierung der Kfz-Steuern und der Mineralölsteuer zur Anlastung der Wegekosten) und Verträge (z.B. Transitvertrag Ö/EG) eine Gegensteuerung zu dieser Entwicklung angestrebt wird, die die künftig im Straßentransportbereich anfallenden Kosten erhöhen wird.

Aufgrund der bisherigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen befand sich der Lkw-Verkehr in ganz Europa insbesondere gegenüber dem Schienenverkehr eindeutig im Vorteil. Nicht zuletzt wegen der zu geringen Anlastung der tatsächlichen Kosten an den schweren Straßengüterverkehr war es dem Lkw-Verkehr vielfach möglich, Transporte wesentlich billiger anzubieten als andere Verkehrsträger (mit Ausnahme der Binnenschifffahrt).

Dieser Tatsache soll durch die in der EG seit mehr als 20 Jahren diskutierte "Wegkosten-Richtlinie" Rechnung getragen werden. Der gegenwärtig diskutierte Entwurf der EG-Kommission sieht vor, dem Lkw-Verkehr nicht nur aliquot die Benutzungskosten der Infrastruktur (Kosten für Bau, Erhaltung und Betrieb) anzulasten, sondern auch die externen Kosten (z.B. die Umweltkosten).

In welchem Ausmaß beide Tendenzen sich letztendlich auf die Kostenstrukturen auswirken werden, ist derzeit noch nicht abschätzbar und wird in seriösen Studien auch nicht angegeben.

- 4 -

Auch diese beschränken sich in der Regel nur auf die verbale Beschreibung der möglichen Effekte und verzichten auf eine Quantifizierung im einzelnen.

Zu Frage 6:

"Um wieviel % werden aller Voraussicht nach die Bahn-Gütertransportkosten nach Vollendung des Binnenmarktes gesenkt werden?"

Auch die Beantwortung dieser Frage ist zweigeteilt zu sehen.

Auf der einen Seite wird es durch die neue Regelung der Europäischen Gemeinschaften bezüglich der Eisenbahnunternehmen dem Staat nicht mehr möglich sein, direkte Eingriffe in die Unternehmens- und Tarifpolitik der Bahnunternehmen vorzunehmen. Die Bahnen werden in die wirtschaftliche und soweit wie möglich auch rechtliche Selbständigkeit entlassen und sich ausschließlich an marktwirtschaftlichen Kriterien zu orientieren haben. Daher wird es auch marktwirtschaftlichen Mechanismen überlassen bleiben, in welchen Bereichen und in welchem Ausmaß die Bahnen ihre Transportkosten senken werden, um gegenüber dem Lkw-Verkehr wettbewerbsfähig zu sein.

In vielen Strategiepapieren und Gesprächsunterlagen internationaler Eisenbahnorganisationen und nationaler Eisenbahnverwaltungen werden diese beiden Szenarien ausführlich beschrieben, aber auch hier kann gegenwärtig nicht seriös quantifiziert werden, um wieviel sich das Tarifniveau verändern wird bzw. um wieviel Prozent einzelne Gütertarife billiger werden müssen, damit die Bahn auch weiterhin zum Lkw-Transport konkurrenzfähig bleibt.

Im Rahmen des kombinierten Verkehrs besteht zudem die Möglichkeit, Investitionen in Infrastruktur, ortsfeste Anlagen und rollendes Material seitens der öffentlichen Hand zu fördern. Dies hat zweifellos auch Auswirkungen auf die Transportkosten. Im Rahmen des Transitverkehrs durch Österreich und die Schweiz können auch Zuschüsse zu den Betriebskosten geleistet werden.

- 5 -

Zu Frage 7:

"Um wieviel % ist zur Zeit der LKW-Gütertransport billiger als der Bahn-Gütertransport?"

Generelle Aussagen zu Unterschieden im Preisniveau im Straßen-güterverkehr und im Güterverkehr auf der Schiene sind angesichts einer Vielzahl zu berücksichtigender Faktoren (Konkurrenzsituation, Kostenlage, regionale Umstände etc.) nicht zielführend, da sie die tatsächlichen Marktverhältnisse nicht widerspiegeln würden.

Von besonderer Bedeutung sind die zu befördernde Güterart, die Länderverbindung, die Art des eingesetzten Fahrzeuges und die Möglichkeiten von Rückladungen. Insbesondere bei Anschlußbahnen und Ganzzugtransporten ist die Schiene in vielen Fällen kostengünstiger als der Lkw. Es ist daher nicht möglich, hier eine generelle Prozentzahl anzugeben.

Zu Frage 8:

"Um wieviel % wird, nach Vollendung des Binnenmarktes der Lkw-Gütertransport billiger sein als der Bahn-Gütertransport (mit Quellenangabe bitte)?"

Wie schon zu den Fragepunkten 5 und 6 ausgeführt, kann keinesfalls die generelle Behauptung aufgestellt werden, daß der LKW-Gütertransport nach Vollendung des Binnenmarktes billiger als der Bahn-Gütertransport sein wird.

Zu Frage 9a und b:

"Wie hoch ist das durchschnittliche, jährliche Defizit der ÖBB?"

Um wieviel höher ist das, durch einen EG-Beitritt Österreichs zu erwartende ÖBB-Defizit, nach Berechnungen der ÖBB (Sollte es mehrere Prognosen geben, führen Sie bitte alle Prognosen an)?"

Die Bestellung von Leistungen (z.B. Sozialtarife, Schülerfreifahrten etc.) durch den Bund bei der ÖBB sind nicht als "Defizit" zu qualifizieren.

- 6 -

Die wirtschaftliche Beurteilung der ÖBB kann daher in Hinkunft - analog zu sonstigen Wirtschaftsunternehmungen - nur nach den Kriterien der kaufmännischen Erfolgsrechnung vorgenommen werden. Unter diesem Aspekt weist die Gewinn- und Verlustrechnung der ÖBB in den letzten Jahren (1987 bis 1991) einen durchschnittlichen Gewinn von rd. 500 Mio S aus.

Zu Frage 10 a und b:

"Wie hoch ist das durchschnittliche, jährliche Defizit der DBB?"

Um wieviel höher ist das, durch Vollendung des Binnenmarktes zu erwartende DBB-Defizit nach Berechnungen der DBB (Sollte es mehrere Prognosen geben, führen Sie bitte alle Prognosen an)?"

Zu diesen Fragen liegen mir keine konkreten Unterlagen vor.

Zu Frage 11:

"Wie ist das Kostenverhältnis zwischen Bahn und LKW, unter Berücksichtigung der bereits bekannten externen Kosten in Österreich und in der EG?"

Ein Beitrag zur Beantwortung dieser Frage ist die "Unfallfolgekostenrechnung Österreich" von Prof. Faller, die ermittelte, daß sich die gesamten Kosten der Verkehrsunfälle und der damit verbundenen Folgekosten für Schiene und Straße auf 500 Mio. öS bzw. 40 Mrd. öS belaufen. Es zeigt sich bei Betrachtung dieser externen Faktoren - abgesehen vom damit verbundenen menschlichen Leid, das selbstverständlich an erster Stelle zu stehen hat - also eine eindeutige Vorteilhaftigkeit des Verkehrsträgers Schiene gegenüber der Straße.

Auch die Studie von Prof. Tichy über die "Volkswirtschaftlichen Kosten von Schiene und Straße" kommt zu dem Ergebnis, daß die gesamtwirtschaftlichen Eigenwirtschaftlichkeitsgrade von Straße und Schiene erheblich differieren und bei der Straße nur 49 % betragen, für die Schiene hingegen 60 %.

- 7 -

Zu den Fragen 12 und 13:

"Ist es richtig, daß durch die Maastrichter Verträge die Verkehrssicherheit der EG unterstellt wird (§ 75 lit. c) und somit alle straßenpolizeiliche Maßnahmen von der EG bestimmt werden?

Ist es richtig, daß (wenn Maastricht auch für Österreich gilt) somit

- a) Tempolimits,
 - b) Tonnagenbeschränkungen
 - c) Nachtfahrverbote
 - d) Höhen und Breiten von KFZs
- von der EG bestimmt werden?"

Die Maastrichter-Verträge ändern u.a. auch etliche Bestimmungen des EWG-Vertrages (EWG-V). So wird durch den Maastrichtervertrag Artikel 75 des EWG-Vertrages insofern abgeändert, als der alten Fassung des Artikels 75 des EWG-V eine neue lit. c) "Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen." ... angefügt wird. Hierdurch wurde die bisher umstrittene Kompetenz ("Verkehrssicherheit") eindeutig in den Zuständigkeitsbereich der EG-Kommission verwiesen. Zur Beantwortung der Frage, ob durch diese Tatsache "somit alle straßenpolizeilichen Maßnahmen" hinkünftig von der EG bestimmt werden, ist folgendes anzumerken:

Die EG ist bisher (auch in der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes) stets davon ausgegangen, daß "straßenpolizeiliche" Maßnahmen (die letztlich aber auch der Verkehrssicherheit dienen) dem nationalen Kompetenzbereich zuzuordnen sind und daher Tempolimits, Tonnagebeschränkungen, Nachtfahrverbote etc. in den autonomen Regelungsbereich der jeweiligen Mitgliedstaaten fallen. (Höhen und Breiten von Kfz werden bereits jetzt schon von der EG geregelt). Es wird daher hinkünftig erforderlich sein, zwischen straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Normen klar zu unterscheiden, unabhängig davon, ob hierdurch umweltpolitische oder verkehrssicherheitspolitische Ziele verfolgt werden.

- 8 -

Zu Frage 14:

"Ist es richtig, daß (im Falle der Ratifizierung der Maastrichter Verträge) es zu vermehrten Auseinandersetzungen zwischen EG und Nationalstaaten kommen wird, und der EUGH in Zukunft letztendlich die Verkehrspolitik der EG bestimmen wird?"

Es entspricht der Konzeption und Rechtssystematik der EG, daß "Auseinandersetzungen" die eine Rechtsfrage darstellen und beim EuGH anhängig gemacht werden, von diesem in letzter Instanz verbindlich entschieden werden. Das gestaltende Gremium für die Verkehrspolitik wird aber sicherlich auch in Zukunft der Rat der Verkehrsminister sein.

Wien, am 10. März 1993

Der Bundesminister

