
1948/AB-BR/2004

Eingelangt am 29.12.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche Anfrage Nr. 2122/J-BR/2003 betreffend Maßnahmen gegen den zunehmenden Flugverkehr über Vorarlberg, die die Bundesräte Weiss und Kolleginnen am 6. November 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich hinsichtlich der fünf Positionen der Anfrage "In welcher Weise werden Sie in Ihrem Zuständigkeitsbereich den Forderungen des Vorarlberger Landtags Rechnung tragen?" wie folgt zu beantworten:

Zu 1.: Die Aufforderung des Vorarlberger Landtages an die Vorarlberger Landesregierung, sie möge die Bundesregierung in ihren Bemühungen unterstützen verlässliche Zahlen zur Verfügung zu stellen, die die langfristige Entwicklung des Flugverkehrs über Vorarlberg nachvollziehbar dokumentiert, habe ich mit Interesse zur Kenntnis genommen. Schon bald nach meinem Amtsantritt als Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie habe ich die Fachexperten meines Hauses angewiesen, eine kontinuierliche Dokumentation der Flugverkehrsentwicklung über Vorarlberg vorzuhalten. Sie wurde und wird auch in Zukunft den Fachexperten der Vorarlberger Landesregierung zur Verfügung gestellt. In wie weit die Vorarlberger Landesregierung in der Sache konkrete Unterstützungsleistungen geben kann wird noch in gesonderten Gesprächen zu erörtern sein.

Zu 2.: Wie bereits zu mehreren Anfragen von Landes- und Bundesvertretern aus Vorarlberg aus der jüngsten Vergangenheit ausgeführt, wird durch die Umsetzung des „Deutschen Vertrages“ bei den An- und Abflügen nach/von Zürich eine Reduzierung der Anflüge erwartet. Dieser Vertrag sieht eine zwischen Deutschland/Schweiz/Österreich vereinbarte "Einbahnregelung" des Flugverkehrs nach/von Zürich vor. Dabei sollen die Anflüge nach Zürich aus dem Osten/Südosten kommend ausschließlich über Deutschland und die Abflüge von Zürich nach Osten/Südosten ausschließlich südlich dieser Strecke mit einem Teilstück über Vorarlberg geführt werden. (Siehe auch beiliegende offizielle Luftfahrkarte der ACG). Gerade bei diesen Flügen möchte ich auch hervorheben, dass die Abflüge von Zürich, infolge der Entfernung des Flughafens Zürich von der österreichischen Staatsgrenze in den „Vorarlberger“ Luftraum normalerweise in einer Flughöhe von ca. 5000 Metern oder darüber eintreten.

Zu 3.: Die Festlegung von Flugstrecken über Österreich erfolgt grundsätzlich in Abstimmung mit allen betroffenen Staaten im Rahmen einer europaweiten Koordinierung im Wege der Dachorganisationen ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation) und EUROCONTROL

(Europäische Organisation für Flugsicherung). Die Austro Control GmbH, die Österreich in diesen Fragen vertritt, wurde angewiesen, dabei eine restriktive Vorgehensweise einzuhalten. Die über Vorarlberg führenden Strecken wurden bereits Mitte der 90er Jahre etabliert und blieben seither unverändert. Der Festlegung neuer, weiterer Flugstrecken über Vorarlberg wird seitens des bmvit und der ACG derzeit nicht näher getreten. Einseitige Eingriffe in Routenfestlegungen werden unter Hinweis auf das im ersten Satz dargestellte Verfahren als äußerst schwierig angesehen.

Zu 4.: Zu diesem Punkt darf ich Ihnen mitteilen, dass die sowohl im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO als auch auf EU-Ebene erfolgten Initiativen Österreichs zur Einführung der Kerosinbesteuerung vor allem wegen des Widerstandes der USA, der erdölproduzierenden Staaten unter Führung Saudi-Arabiens und leider auch der Entwicklungsländer ("Gruppe 77") bislang ohne Erfolg geblieben sind. Tatsache ist, dass die meisten Staaten entweder der Zivilluftfahrt eine unverzichtbare Rolle in ihrer wirtschaftlichen und regionalen Entwicklung zuschreiben oder überhaupt - so wie zuletzt Russland - im Treibhauseffekt keine Verschlechterung an Lebensqualität für ihre Bürger erblicken.

Andererseits ist es aber auch den umweltfreundlichsten EU-Regierungen bewusst, dass es bei einem allfälligen Alleingang der EU-Staaten bei der Kerosinbesteuerung zu Wettbewerbsverzerrungen zulasten der europäischen Luftverkehrsunternehmen und zu einer Gefährdung der EU-Wirtschaftsstandorte kommen würde, ohne dass für die Erdatmosphäre eine nennenswerte Verbesserung erzielt werden könnte.

Zu 5.: Zur Wettbewerbsverzerrung durch die fehlende Kerosinbesteuerung zu Lasten der Schienenbahnen darf ich Ihnen mitteilen, dass bereits im Jahr 2002 ein Großteil der von den ÖBB entrichteten Elektrizitäts- und Erdgasabgaben sowie Mineralölsteuerbeträge durch eine gesonderte Gesetzgebung refundiert werden konnte. Dies entspricht der Zielsetzung des Vorstandes der österreichischen Bundesbahnen die mit Schreiben vom 04.12.2003 mit dem Ersuchen an mich herangetreten sind Energieerzeugnisse und elektrischen Strom zur Verwendung als Kraftstoff für den Personen- und Gütertransport im Eisenbahnverkehr von Steuern zu befreien. Dieses Schreiben wurde dem ressortzuständigen Bundesminister für Finanzen zugänglich gemacht.

Beilage



