



II- 2089 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5901/2-1-1977

957/AB

1977-03-25

zu 946/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. DDR. König, Dr. Fiedler,
Kammerhofer und Genossen, Nr. 946/J-
NR/1977 vom 1977 01 26: "Einführung
einer LKW-Sondersteuer".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

In der Einleitung zu 50 Anfragen wird von unzutreffenden Voraussetzungen ausgegangen. Ich habe nie angekündigt, eine Straßengüterbeförderungsabgabe für Schwer-LKW mit 1.1.1978 einzuführen, sondern eine solche im Herbst 1976 zur Diskussion gestellt und auf Fragen, wann sie frühestens kommen würde erklärt, daß dies aus legislativen und administrativen Gründen keinesfalls vor 1978 möglich wäre. Da im Verlauf der von mir entfachten Diskussion besonders die überproportionale Transitentwicklung breite Aufmerksamkeit fand, haben sich die weiteren Überlegungen einvernehmlich auf diese Problematik konzentriert. Wenn man den Verlauf einer Diskussion und Schwerpunktverlagerungen während einer solchen zu "widersprüchlichen Erklärungen" verformt, hat man das Wesen der Problemdiskussion in einer entwickelten Demokratie nicht erfaßt.

Die vorliegende Anfrage gibt mir die Möglichkeit darzustellen, weshalb ich eine Straßengüterbeförderungsabgabe für Schwer-LKW zur Diskussion gestellt habe:

Auf Österreichs Fern- und Transitstraßen wurden 1975 trotz krisenbedingt ungünstiger Auftragslage mehr als 28 Millionen Tonnen Güter befördert. Die Durchlaßfähigkeit dieser Straßenzüge ist infolge des weiter anschwellenden Güterstroms fast erschöpft. Das bedeutet: Endlose Kolonnen, erhöhtes Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer, unzumutbare Lebensverhältnisse in vielen Siedlungen an den Durchzugsstraßen und eine Bedrohung der Position Österreichs als führendes Urlaubs- und Erholungsland einschließlich aller zahlungsbilanzpolitischer Aspekte.

Andererseits klafft schon seit Jahren eine Schere zwischen den Erträgen aus den KFZ-abhängigen Steuern und den Ausgaben des Bundes, der Länder und Gemeinden für den Bau und die Erhaltung unserer Straßen. 1974 betrug dieser Aufwand bereits 18 Milliarden Schilling; die Einkünfte aus der Kraftfahrbesteuerung lagen hingegen bei nur 10 Milliarden. Das Straßenbau- und -erhaltungsdefizit betrug somit 8 Mrd. S. 1975 blieben die Einkünfte gleich, die Ausgaben - Ziffern der Gemeinden lagen noch nicht endgültig vor - waren noch höher anzusetzen als im Vorjahr. 1976 brachte zwar höhere Einnahmen, aber auch weiter steigende Ausgaben.

Der Straßenbau stößt jedoch nicht nur auf finanzielle Grenzen, sondern kann wegen des immer knapper werdenden Raumes nicht bedenkenlos ausgeweitet werden. Wollen wir unsere Landschaft nicht zubetonieren, darf keine Möglichkeit ungenutzt bleiben, den Schwerverkehr, so weit als es das Netz erlaubt, auf der Schiene zu halten.

In allen europäischen Staaten quält man sich seit Jahren mit dem Wegekostenproblem ab. Wissenschaftlich ist es bereits nach allen denkbaren Richtungen durchleuchtet. Die Lösung muß die Politik finden. Sie ist mit der Tatsache konfrontiert, daß in allen westlichen Industriestaaten der LKW-Verkehr

gegenüber dem PKW-Verkehr einen weitaus höheren Straßenbau- und Erhaltungsaufwand verursacht. Breitere Straßen, stärkere Fahrbahnen und Kriechspuren verteuern den Bau. Sechsfache Fahrleistung (80.000 km beim LKW, 13.000 km beim PKW im Jahr) und höherer Achsdruck, damit mehr Straßenverschleiß, treiben die Erhaltungskosten in die Höhe. Untersuchungen in den USA und der Schweiz haben erwiesen, daß z.B. eine Verdoppelung der Achslast von 5 auf 10 Tonnen nicht zu einer doppelten, sondern vielmehr zu einer elffachen Straßenbelastung führt. Dennoch trägt der Schwerlastverkehr nach dem gegenwärtigen Besteuerungssystem nur mit einem Bruchteil dessen zum Bau und zur Erhaltung unserer Straßen bei, was der PKW leistet. Nämlich nur ein Achtel bis ein Sechstel. Ausländische Schwerlaster im Transit zahlen fast nichts, denn die kurzen Transitrouten werden meist durchfahren, ohne zu tanken und die KFZ-Steuerleistung ist durch Verträge auf Gegenseitigkeit ausgeschlossen.

Da der Schwerlastverkehr auf der Straße unverhältnismäßig wenig für seinen Verkehrsweg zahlt, kommt es zu Marktverzerrungen. Die Folge ist eine überproportionale Ausweitung des Schwerlastverkehrs auf der Straße, wobei nicht etwa wenige Unternehmer sich viele Fahrzeuge anschaffen, sondern viele Unternehmer sich nur ein Fahrzeug oder nur ganz wenige leisten können. Es gibt in Österreich rund 1.700 Betriebe mit nur einem LKW, 1.200 mit zwei, 1.500 mit drei bis fünf, aber nicht viel mehr als 600 Betriebe mit mehr als sechs LKW.

Das Resultat: Aufbau einer Überkapazität und eine Betriebsstruktur, die in höchstem Maße dem Preisdruck ausgesetzt ist. Betriebe müssen Tarife unterbieten und können mangels ausreichender Einnahmen nur unzureichend investieren. Unzulängliche Fahrzeugwartung, Mißachtung von Vorschriften zur Wahrung der Verkehrssicherheit und des Arbeitnehmerschutzes - Symptome eines ruinösen Wettbewerbs - sind trotz verschärfter Kontrollen unvermeidlich.

Der überkapazitätsbedingte Preiskampf schlägt natürlich auf die Bahnen durch. Sie können die steigenden Kosten in der Güterbeförderung nicht über den Tarif (Preis) verdienen und schon gar nicht die Abschreibungen für ihre Anlagen. Das Resultat ist nicht etwa eine kostengünstige Bedienung der verladenden Wirtschaft, sondern die nur bei Herstellung gleicher Wettbewerbsvoraussetzungen für Verkehrswegefinanzierung vermeidbare Fehlleitung von Investitionskapital. Und was sich die verladende Wirtschaft vermeintlich erspart, zahlt sie in Wirklichkeit mit ihren Steuern in Form der Abdeckung der Defizite für Straßenbau und Straßenerhaltung sowie der Bahnen.

Eine kostengerechtere Preisgestaltung würde die wachsenden Defizite der Straßenfinanzierung bremsen und auch den Eisenbahnen einen größeren Spielraum auf dem Gütertarifsektor und damit eine bessere Eigenfinanzierung ermöglichen. Da sich die Transportkosten insgesamt meist nur in Promille- bis höchstens Minimalprozentsätzen der Produktpreise auswirken, wäre außer in einer extremen Hochkonjunktur ein cost-push nicht zu erwarten.

Die bisherige Diskussion erbrachte zwar keinen Konsens aber auch kaum brauchbare Alternativen. Das Problem an sich besteht aber weiter; es zu lösen, setzt wieder Problembewusstsein voraus. Eine Verkehrsentwicklung ohne Herstellung der Voraussetzungen für einen funktions- und umweltgerechteren Verkehrsmarkt wird es erzeugen.

Die einzelnen Fragen erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu 1:

Siehe Einleitung.

Zu 2 bis 4:

Die Bundeswirtschaftskammer hat auf der Basis von 1975 einen Steuerertrag von mindestens 5Mrd. Schilling be-

hauptet und nimmt auf der Basis 1976 einen Mindestertrag von 5,2 Mrd. Schilling zuzüglich einer jährlichen konsumwirksamen Umsatzsteuerbelastung von 700 bis 800 Mio. Schilling an.

Über den voraussichtlichen Ertrag der Straßengüterbeförderungsabgabe, welcher vom Bundesministerium für Verkehr auf der Basis des Rezessionsjahres 1975 mit 1 bis 1,3 Milliarden Schilling netto geschätzt wurde, liegt nunmehr auch eine Berechnung des Österr. Instituts für Wirtschaftsforschung vor (siehe Heft 12/1976 der WIFO-Monatsberichte). Nach dieser Berechnung, die auf der Basis 1976 erfolgte - in diesem Jahr wurde im Straßengütertransit um 22 % mehr befördert als im Jahre zuvor - würde der Nettoertrag der Abgabe 1,834 Mrd. Schilling betragen; davon entfielen 961 Mio S auf Inländer und 873 Mio S auf Ausländer.

Da ich die Schätzung des Wirtschaftsforschungsinstitutes nicht anzweifle und wegen des Mangels an präziseren Daten insbesondere über die Fahrleistung der Kraftfahrzeuge eine exakte Schätzung unmöglich ist - auch das Wirtschaftsforschungsinstitut weist auf diesen Umstand hin - halte ich weitere Überprüfungen des Schätzergebnisses für unergiebig. Eine Überprüfung erscheint sachlich wohl auch nicht mehr nötig.

Zu 5:

Da eine "LKW-Sondersteuer" nie zur Diskussion stand, konnte es auch keine Ankündigungen geben. Meines Wissens hat auch kein Staat für den Fall der Einführung der "Straßengüterbeförderungsabgabe" eine ähnliche Abgabe angekündigt. Dies schließt jedoch nicht aus, daß andere Staaten solche Abgaben einführen, wenn dies in Österreich geschieht. Im übrigen möchte ich darauf hinweisen, daß in der Türkei bzw. in Jugoslawien derartige Abgaben bereits eingeführt worden sind, ohne daß auch nur eine ähnliche Regelung in Österreich bestanden hätte.

Zu 6:

Da die Straßengüterbeförderungsabgabe für in- und ausländische Schwerlastfahrzeuge in gleicher Höhe gedacht war, hätte sie sich im Inland wettbewerbsneutral ausgewirkt.

Im Falle einer gleichhohen Reziprokbesteuerung österreichischer Fahrzeuge durch andere Staaten wären für österreichische Fahrzeuge längere Transportstrecken im Ausland im Wettbewerb dann ungünstiger, wenn die Fahrzeuge des betreffenden Staates durch andere Steuern weniger belastet wären. Dies ist aber nicht überall der Fall. Zum Beispiel ist ein LKW-Zug bei gleicher Fahrleistung in der Bundesrepublik Deutschland derzeit mit 210.000 S, in der Schweiz mit 160.000 S, in Österreich jedoch nur mit 112.000 S jährlich mit Steuern belastet. Hinsichtlich der "Konkurrenzungleichheit" in den Staatshandelsländern darf ich auf die Ausführungen zu Punkt 49 hinweisen.

Zu 7:

Da eine Abgrenzung nach Tonnage vorgesehen war, hat sich diese Frage nicht gestellt.

Zu 8 bis 11:

Diesbezügliche Festlegungen können nicht im Diskussionsstadium getroffen werden. Prinzipiell ergeben sich die zuständigen Behörden aus den Zuständigkeiten des Bundesministeriengesetzes.

Zu 12 und 13:

An eine Steuerbefreiung von schweren Lastkraftwagen im Baustellenverkehr im engeren Sinne (insbesondere Erdaushub, Schotter- und Fertigbetontransporte) auch für Fahrten auf öffentlichen Straßen war gedacht, weil derartige Fahrten regelmäßig nur auf kurzen Strecken stattfinden und der erzielbare geringe Steuerertrag den Verwaltungsaufwand für eine effektive Kontrolle dieser Kurzfahrten nicht gerechtfertigt hätte.

Zu 14:

Daß eine Nutzlasttonnenbesteuerung zu einer optimalen Auslastung des Laderaumes und damit vor allem im Werkverkehr zu weniger Fahrten beiträgt, dürfte außer Frage stehen. Zusätzlich zu dieser Straßenentlastung könnte durch den Einsatz von Huckepack-Zügen im Zusammenwirken der beteiligten Bahnverwaltungen auf der Strecke Salzburg - Spielfeld/Straß eine Entlastung der Gastarbeiterroute von mehr als einem Drittel erzielt werden. In diesem Zusammenhang darf ich auch auf die Antwort zur Frage 24 verweisen.

Zu 15:

Bei einem Straßennetz von rund 100.000 km und einem Bahnnetz von etwa 6.500 km kann man kaum erwarten, daß die Bahn infolge der Einführung der Straßengüterbeförderungsabgabe ihren gegenwärtigen Anteil am Gesamttransportaufkommen nennenswert erhöhen kann. Allerdings würde ihr infolge einer kostenbewußteren Kalkulation bei der Straßengüterbeförderung die Chance gegeben, ihren Anteil auch bei steigendem Transportaufkommen zu wahren.

Zu 16:

Siehe zu 6); Es hat sich diese Frage nie gestellt und jetzt erst recht nicht.

Zu 17:

Nach geltendem Recht ist es Ausländern grundsätzlich nicht verwehrt, Unternehmen aus dem Besitz von Österreichern zu erwerben. Das ist im privatwirtschaftlichen Bereich üblich. So wurde in der Presse mehrfach erwähnt, das etwa ein Herr Dr. Demand seine Firma an einen Ausländer veräußert hat.

Daß Österreicher Unternehmen in Staatshandelsländern besitzen, ist auch in anderen Branchen nicht möglich.

Zu 18:

Abgesehen von Schätzdifferenzen betreffend Devisenbruttoeinnahmen - 1,5 gegenüber 2 Mrd. - sind in der Zahlungsbilanz nur die Nettoeinnahmen relevant. Da 1976 ausländische LKW für 1,956 Mrd. \$ importiert wurden, ist der Saldo bescheiden, etwa im Vergleich zur Bahn, wo ohne nennenswerte Devisenausgaben rd. 1,57 Mrd. Devisen für den Transit erlöst wurden. Sonst siehe zu 6) und 16).

Zu 19:

Solche Berechnungen waren angestellt worden.

Da nicht einmal 20 % der österreichischen Exporte von Straßenfrächtern transportiert werden - der Rest wird mit Bahn und Schiff befördert - und nur der inländische Anteil, der kaum ein Viertel der gesamten Beförderungsstrecke ausmacht, besteuert würde, kann von einer 40 %igen Erhöhung der Frachtkosten nicht die Rede sein.

Geht man von den vom Österreichischen Institut für Wirtschaftsforschung errechneten Mittelwert von 1,8 % kumulierter Frachtbelastung aus, so ergibt sich eine Erhöhung der Frachtbelastung im Export um 0,09 % (neunhundertstel Prozent) auf 1,89 %!

Zu 20 und 21:

Solche Zuscheidungen und darauf fußende Kalkulationen wären erst nach gewissen Festlegungen möglich gewesen, u.a.: Ausmaß der Getränke- und Emballagenzufuhr per Bahn oder mittels unbesteuerter landwirtschaftlicher Fahrzeuge, Größe der zur Produktverteilung eingesetzten Fahrzeuge, ev. ermäßigter Steuersatz für mittelschwere LKW etc.

9

Zu 22 und 23:

Um einen Huckepackverkehr mit ausreichendem Entlastungseffekt für die Gastarbeiterroute einrichten zu können, ist bei der Führung des Eisenbahnverkehrs zwischen den Räumen Salzburg und Spielfeld die Herstellung eines für den Transport von Straßenfahrzeugen mit 4 Meter Eckhöhe geeigneten Lichtraumprofils, die Einrichtung je eines Terminals im Raume Salzburg und Spielfeld notwendig, außerdem der zweigleisige Ausbau eingleisiger Streckenabschnitte. An rollendem Material wären 115 SGP-Niederflurwagen, 22 Übergangswagen, 8 Liegewagen sowie 7 Triebfahrzeuge erforderlich.

Der Investitionsbedarf für diese baulichen Anlagen und Fahrzeuganschaffungen läge etwa zwischen 930 und 940 Mio S. In dieser Summe sind alle dem Huckepackverkehr betriebswirtschaftlich anrechenbaren Aufwendungen enthalten. Sollten die von den ÖBB mit DB und JŽ bereits begonnenen Gespräche betreffend die Ausdehnung des Huckepackverkehrs über die Staatsgrenzen hinaus positiv abgeschlossen werden können, würde sich der für die Terminals eingesetzte Aufwand von rund 140 Mio S einsparen lassen. Die Einrichtung des Huckepackverkehrs würde aber den zweigleisigen Ausbau bestimmter Streckenabschnitte vor der ihnen zugemessenen Priorität bedingen. Dies würde einen vorzeitigen - über den für den Huckepackverkehr allein aufzuwendenden - Einsatz von Investitionsmitteln in der Gesamthöhe von etwa 1,5 Mrd S auslösen. Die Folge wäre, daß im Vergleich zum zweigleisigen Ausbau dringlichere Investitionen zurückgestellt werden müßten.

Um dies zu vermeiden, prüfen die ÖBB gegenwärtig als Variante 2 die Führung des Huckepackverkehrs aus dem Raume Salzburg über die Tauernbahn nach Bleiburg. Die technischen

und die Kostenparameter für diese Variante liegen gegenwärtig noch nicht vollständig vor. Unvorgreiflich der endgültigen Wirtschaftlichkeitsberechnungen wird aber die Führung des Huckepackverkehrs über die Tauernbahn nach Bleiburg, gegebenenfalls darüberhinaus, voraussichtlich einen geringeren Investitionseinsatz erfordern.

Zu 24:

Beim Einsatz von je 6 Zügen innerhalb von 24 Stunden je Fahrtrichtung, die jeweils bis zu 17 Straßenfahrzeuge befördern können, ergäbe sich nach "Variante 1" (Salzburg-Spielfeld) eine Monatskapazität von mehr als 6.000 Schwerlastfahrzeugen. Gemessen an der derzeitigen Transitbelastung im Güterverkehr auf der Gastarbeiterroute würde dies eine Entlastung von mehr als einem Drittel bedeuten.

Zu 25:

Unter den zu 22 und 23 erwähnten Voraussetzungen könnte der Verkehr in diesem Umfang voraussichtlich zwei Jahre nach Bereitstellung der erforderlichen Mittel aufgenommen werden.

Demgegenüber ist beim Ausbau der Innkreis-Pyhrnautobahn unter den derzeit gegebenen Finanzierungsmöglichkeiten mit einer Gesamtausbaupzeit von etwa 18 Jahren zu rechnen.

Im Vergleich zum grenzüberschreitenden Güterverkehr und zum gesamtösterreichischen Straßengütertransit zeigt der Gütertransit auf der "Gastarbeiterroute" seit 1973 folgende Entwicklung:

AA

Grenzüberschreitenden Güterverkehr	1973 t	1974 t	Veränder. 73/74 %	1975 t	Veränder. 74/75 %
Eisenbahn	25,735.716	28.649.178	+11,3	23.964.243	-16,4
Straße	17,276.185	18,761.670	+ 8,6	20,379.359	+ 8,6
Schiff	5,985.520	5,903.053	- 1,4	5,246.756	-11,1
Pipeline	37,982.949	33,611.332	-11,5	34,457.750	+ 2,5
insgesamt:	86,980.370	86,925.233	- 0,1	84,048.108	- 3,3
davon:					
Straßengütertransit insgesamt	6,605.877	8,539.187	+29,3	10,397.767-	+21,8
Straßengütertransit Gastarbeiterroute	966.288	1,233.503	+27,7	1,958.375	+53,8

Wie notwendig es ist, zur Entlastung der Gastarbeiterroute Vorstellungen auch im Bereiche des Schienenverkehrs zu entwickeln und entsprechende Planungen vorzubereiten, zeigt sich daran, daß im ersten Halbjahr 1976 im Straßentransit auf dieser Route 1,150.677 t Güter befördert wurden, also nicht viel weniger als im Gesamtjahr 1974.

Zu 26:

Im Gütertransit auf der Nordwest-Südostachse wurden 1975 im Straßenverkehr 1,958.375 t Güter befördert. Bei anhaltender Verkehrszunahme ist bis 1980 etwa mit dem Dreifachen dieses Verkehrsaufkommens zu rechnen.

Zu 27:

Per Saldo könnte das angegebene Maß der Straßenentlastung bis 1980 bei entsprechenden zusätzlichen Vorkehrungen im Schienenbereich aufrechterhalten werden, zumal sich auch

aus dem planmäßigen Straßenausbau laufend Verkehrsentlastungen ergeben werden. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang insbesondere die 1978 bevorstehende Fertigstellung des Gleinalmtunnels, durch die sich eine Verkürzung der Straßenverbindung um rund 30 km ergeben wird.

Zu 28:

Kaufmännisch kalkuliert müßte der Preis für den Huckepacktransport pro Straßenfahrzeug je Bahnkilometer bei etwa 10 Schilling liegen.

Zu 29:

Diese Frage richtet sich an den falschen Adressaten.

Zu 30 und 31:

Siehe Einleitung.

Zu 32:

Siehe zu 22 und 23.

Zu 33:

Das ist keine Alternative. Beides wird gebraucht.

Zu 34:

Über die bilateralen Straßengüterverkehrskontingente bestünde unabhängig von später geringer werdenden Frequenzzuwächsen im Straßengüterverkehr auf dieser Route die Möglichkeit, die Huckepacktransitkapazität zu nützen.

Zu 35:

Die Österreichischen Bundesbahnen stehen dem vom Rechnungshof empfohlenen Ausbau des Verkehrs mit Wechselaufbauten aufgeschlossen gegenüber. Sie haben vorsorglich bereits 50 neue Güterwagen der Gattung Rs mit Cornerfittings eingestellt. Dieser Verkehr setzt allerdings bei der verladenden

13

Wirtschaft Investitionen für eine entsprechende Ausstattung ihres Fuhrparks voraus, was beim Huckepackverkehr mit Niederflurwagen nicht erforderlich ist. Einzelne Verkehre mit Wechselaufbauten im Inlandsverkehr sind bereits eingerichtet. Im grenzüberschreitenden Verkehr sind die ÖBB gemeinsam mit anderen Eisenbahnverwaltungen um einen Ausbau in dieser Richtung bemüht.

Zu 36:

Sollten die in den Presseaussendungen der ÖVP im September 1976 entwickelten Gedanken gemeint sein, so handelt es sich einerseits um Dinge, die teilweise bereits in Planung und Durchführung begriffen sind und um Forderungen, die das Straßenbau- und Erhaltungsdefizit weiter erhöhen würden bzw. auch indirekt eine Kritik an der Bundeswirtschaftskammer enthalten, die in den Handelsvertragsverhandlungen mitwirkt und daher dort die "Absicherung" der paritätischen Beteiligung am Transportaufkommen sowie "Festlegung" kostendeckender Beförderungsentgelte verwirklichen könnte, wenn sie dazu eine realistische Möglichkeit sehen würde. Hinsichtlich der Treibstoffbesteuervorschläge (Beschränkung des Tankinhaltes ausländischer Fahrzeuge auf 50 l) verweise ich dazu auf die Antworten zu den Punkten 37 und 38.

Zu 37 und 38:

Abgesehen vom hohen Verwaltungsaufwand für die Kontrolle spricht gegen die zollfreie Einfuhr von 50 l Treibstoff, daß diese Menge für einen Lastkraftwagen ausreicht, um mehr als 100 km zu fahren, ohne zu tanken. Auf der Transitstrecke Kufstein - Brenner ergäben sich bei einer solchen Regelung überhaupt keine Treibstoffsteuereinnahmen und auf der "Gastarbeiterroute" ein Drittel weniger, als der tatsächlichen Straßenbenützung entspräche.

Demgegenüber muß auf den längeren Transitstrecken in der Bundesrepublik Deutschland getankt werden.

So weit mir bekannt ist, kann die Bundesrepublik Deutschland an der gemeinsamen Staatsgrenze etwa dreimal so viele Zollbeamte einsetzen wie Österreich, so daß auch die Kontrolle der zulässigen Treibstoffmenge keine Schwierigkeiten bereitet.

Zu 39 und 40:

Um eine zollfreie Einfuhr von Treibstoffen in Zusatztanks zu unterbinden, habe ich den Bundesminister für Finanzen ersucht, zu veranlassen, daß diese Treibstoffe einem Zollverfahren unterzogen werden. Der Herr Bundesminister für Finanzen hat die Zollämter durch Erlaß bereits angewiesen, diese zusätzlichen Treibstoffmengen in Zollanweisungsverfahren zu behandeln, sodaß Mißbräuche künftighin verhindert sind.

Zu 41 und 42:

Die Möglichkeit zeitlich differenzierter Festlegung von Transitstrecken lehne ich nicht ab - eine solche Maßnahme fällt allerdings auch nicht in meine Zuständigkeit. Die hierfür zuständigen Landeshauptmänner haben im übrigen bereits von solchen Möglichkeiten in Einzelfällen Gebrauch gemacht; so etwa durch entsprechende Verkehrsumleitungen zur Entlastung vorübergehend stark überlasteter Straßenzüge im Rahmen von Großveranstaltungen wie z.B. Autorennen in Zeltweg.

Bei großräumig notwendig werdenden derartigen Verkehrsentlastungsmaßnahmen ist die Kooperation zwischen den betroffenen Ländern erforderlich. Ich habe mich darum in den seit Frühjahr 1976 halbjährlich mit den für Verkehrsangelegenheiten zuständigen Landesregierungsmitgliedern stattgefundenen Gesprächen bemüht und setze diese Bemühungen fort.

Zu 43:

Für Österreich kann es nicht darum gehen, Kommerzkredite zur Vorfinanzierung des Ausbaues von Transitstraßen anzustreben. Es stellt sich konkret das Problem, wie zusätzliche Finanzmittel für den vorzeitigen Ausbau der Innkreis- und Pyhrnautobahn, der wegen des im Vergleich zum übrigen Straßenverkehr überproportionalen Ansteigens des Transits auf der Gastarbeiterstrecke - und dies vorwiegend im Interesse der Europäischen Gemeinschaften - notwendig wird, aufgebracht werden können. Diese Problematik wurde den EG dargelegt.

Zu 44:

Ergebnisse in etwa dieser Größenordnung haben auch Schätzungen der Steiermärkischen Handelskammer, des Bundesministeriums für Finanzen und meines Ressorts erbracht.

Zu 45:

Im Straßengütertransit durch Österreich werden (1975) 77,6 % der Fahrten über die Brennerroute, 18,3 % auf der Strecke Salzburg - Spielfeld und 3,6 % auf den übrigen Transitstrecken abgewickelt. Für Lastkraftwagen und LKW-Züge reichen 50 l Treibstoff aus, um die kurze Transitstrecke über den Brenner zu bewältigen. Auf dieser Strecke könnte daher bei knapper Treibstoffbemessung einer Treibstoffverzollung, die erst ab 50 l Tankinhalt einsetzen sollte, zur Gänze ausgewichen werden. Auf der 334 km langen Strecke Salzburg - Spielfeld wären maximal 30 Millionen Schilling an Treibstoffzöllen erzielbar; im Gesamttransit kaum mehr als 100 Millionen Schilling.

Abgesehen von den administrativen Schwierigkeiten und dem hohen Verwaltungsaufwand, die eine solche Lösung wenig effizient erscheinen lassen, spricht auch nichts dafür,

16

daß eine Treibstoffmenge, die für mehr als 100 km Fahrt reicht, zollfrei eingeführt werden sollte. Denn die Transitstraßen werden bereits ab der Staatsgrenze benützt - und abgenützt.

Zu 46 und 47:

Hinsichtlich der straßenpolizeilichen und der arbeitsrechtlichen Kontrollen richtet sich die Frage an die falsche Adresse; die kraftfahrtechnischen Kontrollen werden in mittelbarer Bundesverwaltung gehandhabt. Um die Erschwernisse dieser Zuständigkeitsverteilung zu überwinden und im Interesse einer wirkungsvollen Kontrolltätigkeit habe ich alle Verbesserungsmöglichkeiten mit den zuständigen politischen Landesreferenten besprochen, wobei erreicht werden konnte, daß die fraglichen Kontrollen intensiviert und damit wirkungsvoller wurden, ohne daß aber zusätzlicher Verwaltungsaufwand entsteht. Dies wird dadurch erreicht, daß die zuständigen Kontrollorgane die erforderlichen Kontrollmaßnahmen jeweils in einer gemeinsamen Amtshandlung vornehmen. Zu einer besseren Effizienz trägt auch die zeitliche Abstimmung der Kontrolltätigkeit zwischen den Bundesländern bei.

Zu 48:

Grundsätzlich möchte ich festhalten, daß Vereinbarungen über das Ausmaß der Kontingente nur einvernehmlich mit dem Partnerstaat zustandekommen können und daher einen Kompromiß darstellen. Auf österreichischer Seite ist in den jeweiligen Delegationen stets die Bundeswirtschaftskammer vertreten, sodaß auch deren Interesse gewahrt ist.

Was die Inlandsverteilung der Auslandsfahrtgenehmigungen anlangt, so fand am 3. Feber 1977 eine Beratung mit der Bundeswirtschaftskammer und mit den zuständigen Referenten aller Bundesländer statt, bei der folgendes Regime festgelegt worden ist:

17

- Genehmigungen werden nur Transportunternehmern ausgestellt; Spediteuren nur dann, wenn sie Inhaber von Güterbeförderungskonzessionen sind.
- Um vorzubeugen, daß Dauerausweise nicht ausgenützt oder anderen Betrieben gegen Entgelt überlassen werden, werden sie auf 3 Monate befristet ausgestellt.
- Nicht ausgenützte Dauergenehmigungen werden nicht verlängert, sondern es werden kurzfristige Ausweise ausgegeben.
- Neue Dauergenehmigungen werden nicht mehr ausgestellt.
- Bei Betriebsveräußerungen, bei denen vorhandene Genehmigungen für den Verkauf den Ausschlag geben, ist eine Übertragung derselben ausgeschlossen.
- Österreichische Unternehmungen, die selbst am internationalen Verkehr teilnehmen und ausländischen Transporteuren derartige Transporte übergeben, werden bei der Vergabe von Genehmigungen nicht mehr berücksichtigt.
- Kontrolle der Berechtigung ausländischer Unternehmungen zur Durchführung von Drittländertransporten.

Zu 49:

Für die Vorbereitung und Verhandlung von Handels- und Wirtschaftsverträgen mit dem Ausland ist das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie zuständig. Ich möchte darauf hinweisen, daß die Bundeswirtschaftskammer Gelegenheit hat, an diesen Beratungen mitzuwirken und im Rahmen der Gesamtwirtschaftsinteressen die Interessen des Transportgewerbes zu vertreten. Die Staatshandelsländer bestehen bei Handelsgeschäften mit Österreich in der Regel darauf, den Warenaustausch aus Gründen der Devisenknappheit durch die eigenen Transportunternehmungen abzuwickeln. Da es beim Zustandekommen jedes Handelsvertrages letztlich darauf ankommt, ob ein solcher Vertrag nach Abwägung der Vor- und Nachteile im Detail für die beiden vertragschließenden Teile als Ganzes akzeptabel ist, wird es wie bisher auch weiterhin in jedem Einzelfall davon abhängen, ob und wie weit die Beteiligung österreichischer Frächter an der Abwicklung des Güteraustausches durchsetzbar ist.

18

Zu 50:

Ich kann weder für die gesamte Bundesregierung, noch für den Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie, in dessen Zuständigkeit Fragen des gewerblichen Niederlassungsrechtes und damit im Zusammenhang auch die Fragen der Gleichstellung der Ausländer ressortieren, sprechen.

Wien, 1977 03 24
Der Bundesminister:

