

Nr. **XIX. GP-NR**  
1105 /J  
1995 -05- 0 8

## ANFRAGE

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundeskanzler

betreffend: schwerwiegende Koordinationsmängel der Bundesregierung im LKW-Transit

Infolge des EU-Beitrittes und der damit für Österreich verbindlichen Wegekostenrichtlinie mußte Österreich mit Jahresbeginn die Straßenbenützungsgebühr für LKW wesentlich senken.

Die Koalition hatte zu diesem Thema in ihrem EU-Abkommen vereinbart, diese Senkung durch innerösterreichische Maßnahmen zu kompensieren. Dies geschah auch tatsächlich, allerdings auf eine Art, die in krasser und mehrfacher Weise den Interessen Österreichs widerspricht: Die KFZ-Steuer wurde erheblich angehoben. Das Problem dabei ist, daß hierdurch ausschließlich österreichische Frächter belastet wurden, während die Durchfahrt durch Österreich für ausländische Frächter sogar deutlich verbilligt wurde.

Das Ergebnis ist nun an den zweistelligen Rückgangsraten bei der Rollenden Landstraße der Bahn abzulesen, seit dem EU-Beitritt steigt der LKW-Transit dramatisch an, der Bahntransit sinkt ebenso dramatisch. Ebenso melden die heimischen Frächter eine existenzbedrohende Verschlechterung ihrer internationalen Wettbewerbssituation.

Dabei gäbe es eine einfache Lösung, die angestrebte Kompensation der gesenkten Straßenbenützungsgebühr zu erreichen, nämlich durch eine Mauterhöhung anstelle der angehobenen KFZ-Steuer: diese würde in- und ausländische LKW gleichermaßen treffen und damit die Kosten- und Konkurrenzsituation vor dem Beitritt zumindest annähernd wiederherstellen.

Diese Lösung wird auch vom für Transitfragen zuständigen Verkehrsminister laufend gefordert, vom Wirtschaftsminister hingegen abgelehnt, der aufgrund der sinnlosen Kompetenzzersplitterung im Verkehrsbereich für die Mautgestaltung zuständig ist.

Dieser Widerstand des Wirtschaftsministers ist höchstens insofern verständlich, als die Befürchtung besteht, daß der Finanzminister möglicherweise nicht bereit sein könnte, auf die zusätzlichen Einnahmen aus der KFZ-Steuer zu verzichten, was dann tatsächlich eine zusätzliche Belastung heimischer Frächter bedeuten würde. Auch dies müßte aber in einer funktionierenden Regierung koordinierbar sein, da es ja nicht Aufgabe des Finanzministers sein kann, die Aktivitäten der übrigen Regierung zu konterkarieren.

Insgesamt zeigt sich hier jedenfalls ein katastrophales Kompetenzchaos, da verschiedene Minister im Verkehrsbereich einander behindern und daher schweren Schaden für unser Land anrichten: Der LKW-Transitverkehr steigt unaufhörlich an, weil die Regierungsmitglieder streiten und der Bundeskanzler seine Koordinationskompetenz nicht wahrnimmt.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundeskanzler nachstehende

### Anfrage:

1. Ist Ihnen bekannt, daß seit dem EU-Beitritt zu Jahresbeginn der Transit durch Österreich, speziell durch Tirol auf der Brennerroute, auf der Straße stark zu-, auf der Bahn hingegen stark abnimmt?
2. Teilen Sie die Ansicht der Fragesteller, daß diese Entwicklung, die von freiheitlicher Seite im Zuge der Debatte über das EU-Verhandlungsergebnis der Regierung stets vorhergesagt bzw. befürchtet wurde, einen schweren Schaden für unser Land bedeutet und mit allen zu Gebote stehenden Mitteln bekämpft werden muß?
3. Ist es richtig, daß die Koalition versprochen hat, die sich aus der – gemäß EU-Wegekostenrichtlinie notwendigen – Senkung der Straßenbenützungsgebühr für LKW ergebenden Wettbewerbsverzerrungen durch innerösterreichische Maßnahmen auszugleichen?
4. Ist es richtig, daß die Koalition insbesondere versprochen hat, dafür zu sorgen, daß die ROLA-Tarife nicht höher als die Kosten für den Straßentransit sind?
5. Ist Ihnen bewußt, daß alle diese Ziele nicht erreicht wurden und welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?
6. Ist es richtig, daß stattdessen eine Kompensation der gesenkten Straßenbenützungsgebühren insofern erfolgte, als der Einnahmehausfall des Finanzministers durch eine Anhebung der KFZ-Steuer ausgeglichen wurde?
7. Teilen Sie die Ansicht der Fragesteller und Ihres Verkehrsministers, daß durch diese Maßnahme gleich in zweifacher Hinsicht Schaden für Österreich entstand, indem sowohl die Wettbewerbssituation österreichischer Frächter (die KFZ-Steuer zahlen nur die Österreicher!) verschlechtert, als auch der LKW-Transit durch Österreich dramatisch verbilligt wurde, was zu dem erwähnten Anstieg geführt hat?

8. Welche Gründe sind dafür maßgeblich, daß die Alternative zu einer KFZ-Steuererhöhung als Kompensation zur Straßenbenützungsgbhührensenkung, eine Anhebung der Mautgebühren für LKW auf den Transitautobahnen *anstelle* der Steuererhöhung, nicht genützt wurde?
9. Halten Sie es für vertretbar, daß drei Mitglieder Ihrer Regierung (der Verkehrsminister, der zuschaut, kritisiert und kommentiert, der Wirtschaftsminister, der keine Mauterhöhung will und der Finanzminister, der einfach die heimischen Frächter zur Kasse bittet) durch einander widersprechende Ansichten und Handlungen die Transitverkehrspolitik Österreichs bestimmen und ins Chaos führen?
10. Welche Maßnahmen haben Sie im Rahmen Ihrer Koordinierungskompetenz ergriffen, um diesem Durcheinander ein Ende zu setzen und endlich eine wirksame Transitpolitik zum Schutze Österreichs zu betreiben?
11. Sind Sie im Lichte dieser schlechten Erfahrungen mit der Kompetenzzersplitterung im Verkehrsbereich dazu bereit, endlich die fraglichen Kompetenzen in einem Ministerium zu konzentrieren, wie dies seit Jahren von den Freiheitlichen, aber auch aus Regierungskreisen, gefordert wird; wenn nein, warum nicht?