

**II-4444** der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

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. 5901/55-4-91

1891/AB

1992 -01- 08

zu 1883/J

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Anschober und FreundInnen vom 7. November 1991,  
Nr. 1883/J-NR/1991, "Einzelauswirkungen des  
Transitvertrages EG Österreich"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Auf Seite 39 des Transitvertrages wird angekündigt, daß allein bis 1996 in den Ausbau der transitrelevanten Eisenbahninfrastruktur in Österreich 10 Milliarden Schilling aus eigenen Bundesmitteln investiert werden. Welche konkreten Projekte, welches konkrete Finanzierungsvolumen umfaßt dieses Versprechen?"

Die vorgesehenen österreichischen Ausbaumaßnahmen umfassen den kurzfristigen und mittelfristigen Ausbau der Brenner-, Tauern- und Pyhrn-Schoberachse:

Als kurzfristige Maßnahmen (verfügbar bis Ende 1994) sind vorgesehen:

- Brenner:**
- Umfahrungstunnel Innsbruck
  - Umbau des Bahnhofes Wörgl
  - Verlängerung der Überholgleise in den Bahnhöfen
  - Errichtung von Überleitstellen zwischen den Bahnhöfen
  - neue Blockteilung
  - Einführung der rechnergestützten Zugüberwachung
  - sicherungstechnische und betriebsorganisatorische Maßnahmen

- 2 -

Tauern: - Fortsetzung des zweigleisigen Ausbaus  
- sicherungstechnische Verbesserungen

Pyhrn-Schober: - Aufhebung der Nachtsperre auf Pyhrnstrecke  
und auf der Strecke über Hieflau

Alle kurzfristigen Maßnahmen sind bereits im Bau.

Als mittelfristige Maßnahmen (verfügbar bis Ende 1996), sind vorgesehen:

Tauern: - punktuelle Linienverbesserung  
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit  
- Verdichtung der Blockabstände

Pyhrn-Schober: - Bahnhofausbauten und Bahnhofumbauten  
- Verbesserung der Sicherungsanlagen  
- Verringerung der Blockabstände  
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen  
- Neubau der Schleife Traun-Marchtrenk  
- selektiver zweigleisiger Ausbau

Die mittelfristigen Tauernprojekte sind bereits im Bau, die Pyhrnprojekte im Planungsstadium, der Schoberpassausbau ist weitgehend fertiggestellt.

Zu Frage 2:

"Auf allen vier relevanten Eisenbahntransitachsen wird im Transitvertrag eine drastische Erhöhung der angebotenen Kapazitäten pro Tag für Transitgüterzüge garantiert. Wie hoch ist die kurzfristige Kapazitätssteigerung pro Tag im Vergleich zur Auslastung im Statusquo

- a) auf der Brennerachse
- b) auf der Tauernachse
- c) auf der Pyhrnschoberachse
- d) auf der Donauachse?"

- 3 -

Die kurzfristig zu erzielenden Kapazitätssteigerungen sind ebenso wie die Kapazitätssteigerungen in anderen Zeithorizonten im Annex zum Transitvertrag dargestellt, wobei insbesondere darauf hinzuweisen ist, daß es sich dabei um das Zusatzangebot der ÖBB handelt.

Zu Frage 3:

"Durch diese Vervielfachung der Bahnkapazität im Transit durch Österreich - kurzfristige Verdoppelung, langfristige Vervielfachung - wird es auch zu einem drastischen Zunehmen der Lärmbelästigung der Transitbahnannrainer kommen. Welche konkreten Schritte für verschiedenste Lärmschutzmaßnahmen plant der Verkehrsminister, mit welchem Investitionsvolumen, bis zu welchem Zeitpunkt an jeder der vier Bahntransitstrecken?"

Hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen sieht das im März 1989 verabschiedete Eisenbahn-Hochleistungsstreckengesetz bei Neubauten bereits bei der Erstellung des Projektentwurfes eine entsprechende Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit vor.

Weiters ist derzeit österreichweit ein Lärmkataster in Ausarbeitung, der die Grundlage für gesetzlich festgelegte Grenzwerte für Schallemissionen von Eisenbahnen bilden soll. Mit der Fertigstellung des Lärmkatasters kann 1992 gerechnet werden.

Zu Frage 4:

"Im Bereich des Lärmschutzes nimmt auf Seite 49 die Republik Österreich den Kommissionsvorschlag zur Kenntnis, wonach bis spätestens 1.10.1995 für neu zugelassene Lkw Höchstgrenzwerte für Lärmemissionen einzuführen sind (78 - 80 dB). Zu welchen konkreten Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet der Transitvertrag die Europäische Gemeinschaft bis zum 1.10.1995?"

Anhang VII Punkt 3 des Transitvertrages enthält die Absicht bis spätestens 1.10.1995 die genannten Höchstgrenzwerte für Lärmemissionen einzuführen. Diese Grenzwerte gelten für alle Lkw im Sinn des Transitabkommens. Sollte es wider Erwarten

- 4 -

nicht zur Realisierung dieser Vorschriften kommen, so wird gemäß Art. 20 zu prüfen sein, ob ab 1996 anstatt dem Stickoxid auf die Lärmemission als kritische Emissionsgröße übergegangen werden muß.

Zu Frage 5:

"In Artikel 14 streben die Vertragsparteien die stufenweise Einführung einer soweit wie möglich abgestimmten Lösung für die Belastung des Straßenverkehrs mit Abgaben an. Bedeutet dies konkret die geplante und zugesagte Angleichung der derzeitigen sehr unterschiedlichen Straßenverkehrsabgaben auf ein gemeinsames durchschnittliches Niveau?

Würden Sie dazu nicht einige Straßenbenützungsgebühren, Mautgebühren etc. verringern müssen?

Wenn ja, um welche konkreten Reduzierungen, um welche Abgaben wird es sich nach Meinung des Verkehrsministers handeln?"

Art. 14 des Transitabkommens beruht auf der Überlegung, daß eine zukunftsweisende und umweltgerechte Verkehrspolitik die Herbeiführung der Kostenwahrheit für alle Verkehrsträger anstreben muß. Nicht zuletzt wegen der zu geringen Wegekostenanlastung war es dem Lkw-Verkehr bisher möglich, Transporte wesentlich billiger anzubieten als alle übrigen Verkehrsträger (mit Ausnahme der Binnenschifffahrt).

Dies blieb nicht ohne Folgen auf den Schienenverkehr, der stetige Marktanteilseinbußen trotz steigenden Gesamtverkehrsaufkommens zugunsten des Straßenverkehrs hinnehmen mußte.

Da dem Lkw-Verkehr trotz erster positiver Ansätze bis dato noch nicht die vollen Wegekosten angelastet wurden, bleiben nach wie vor Teile die im Zusammenhang mit der Benützung der Verkehrsinfrastruktur entstehenden Kosten ungedeckt und müssen von anderen Verkehrsträgern im Querverbund subventioniert bzw. von der Allgemeinheit abgedeckt werden. Zur Gänze ungedeckt

- 5 -

bleiben nach wie vor die Kosten des Straßenverkehrs resultierend aus den negativen externen Effekten der Verkehrsbedienung. Daher ist generell auszuschließen, daß die bisher gezahlten Wegekostenbeiträge des Straßenverkehrs in Zukunft verringert werden. Von einer "geplanten und zugesagten Angleichung der Straßenverkehrsabgaben auf ein gemeinsames durchschnittliches Niveau" kann daher weder in Österreich noch in der EG die Rede sein.

Zu Frage 6:

"Unter Artikel 14 wird angekündigt, daß die Vertragsparteien gegebenenfalls Verhandlungen zum Abschluß eines Straßenverkehrsbesteuerungsabkommens aufnehmen werden. Dieses sei im Rahmen der Ziele des Abs. 1 insbesondere darauf gerichtet, den freien Fluß des grenzüberschreitenden Verkehrs sicherzustellen, Unterschiede im Straßenstausystem der beiden Vertragsparteien abzubauen und Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des Straßenverkehrs und zwischen den Verkehrsträgern zu beseitigen. Wie konkret sind die Gespräche mit der EG über ein derartiges Straßenverkehrsbesteuerungsabkommen ?

Auf welchem Niveau, auf welche Art der Tarifierung soll dieses Abkommen fixiert werden ?

Wie interpretiert der Verkehrsminister in diesem Zusammenhang den Passus dieses Artikels, das Straßenverkehrsbesteuerungsabkommen soll den freien Fluß des grenzüberschreitenden Verkehrs sicherstellen ?

Ist nach Meinung des Verkehrsministers durch den geplanten Abbau der Unterschiede im Straßensbausystem teilweise mit einer Reduzierung österreichischer Mautgebühren oder Schwerverkehrsabgaben zu rechnen bzw. kann der Verkehrsminister dies ausschließen ?

Welche konkreten Vorabsprachen, Nebenabsprachen oder bereits vorbesprochene Modelle existieren in diesem Bereich ?

Einleitend muß darauf hingewiesen werden, daß ein solches Abkommen - wie der Name sagt - ausschließlich die Steuerkomponenten der Wegekostenanlastung nicht jedoch Gebühren oder privatwirtschaftliche Nutzungsentgelte wie z.B. Mauten betreffen würde.

- 6 -

Die wichtigsten Gründe für das bisherige Scheitern der Harmonisierungsbestrebung bzw. Erhöhungen der Wegekostengebühren für den Straßenverkehr sind darin zu sehen, daß

- o marktwirtschaftliche Rahmenbedingungen und Marktmechanismen in den einzelnen Staaten historisch gewachsen sind
- o im Rahmen der Vereinheitlichungsbestrebungen unterschiedliche soziale, gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedürfnisse berücksichtigt werden müssen
- o die Steuergesetzgebung nicht nur wegekosten- sondern auch fiskal-, sozial- und wirtschaftspolitische Erfordernisse zu berücksichtigen hat
- o Marktbedingungen auch das Ergebnis politischer Willensentscheidungen sind.

Die Harmonisierung der Wegekosten bzw. der Wegekostenbeiträge des Straßenverkehrs selbst kann formal und materiell vorgenommen werden:

- bei der formalen Harmonisierung werden in allen Ländern gleiche Steuern vom gleichen Gegenstand, jedoch unterschiedlich hohe Steuersätze normiert
- bei der relativen materiellen Harmonisierung werden in allen Ländern gleiche Steuern vom gleichen Steuergegenstand normiert, die Höhe der Steuersätze wird jedoch in Abhängigkeit von internationalen Leitindikatoren (beispielsweise Grad der Umweltschädigung, Lohnniveau, Preisstabilität und Kostenbelastung) festgelegt
- bei der absoluten materiellen Harmonisierung werden in allen Ländern gleiche Steuern vom gleichen Gegenstand in gleicher Höhe normiert.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt zielt die EG auf eine absolute materielle Harmonisierung ab. Da die Wegekostensysteme in den

- 7 -

einzelnen Ländern, wie bereits erwähnt, der Höhe und dem Steuergegenstand nach unterschiedlich sind, muß es daher logischerweise ein Straßenverkehrs-Besteuerungsabkommen geben, um das Ziel der absoluten materiellen Harmonisierung verwirklichen zu können.

Im Art. 14 ist weiters eine Formulierung enthalten, um "den freien Fluß des grenzüberschreitenden Verkehrs sicherzustellen". Damit ist gemeint, daß die Wegekostenbeiträge des Straßenverkehrs nicht etwa bei der Passierung der Grenzen in Bargeld eingehoben werden sollen, da dies aufgrund der großen Zahl der im Straßenverkehr eingesetzten Fahrzeuge zu erheblichen Verkehrsstaus führen würde.

In diesem Sinne gibt es bereits jetzt ein Kraftfahrzeugsteuerbefreiungsabkommen zwischen den meisten europäischen Staaten, damit eben bei der Zollkontrolle nicht ebenfalls die Kraftfahrzeugsteuer für jedes einzelne Fahrzeug eingehoben werden muß. Dieses System ist bereits mehrere Jahrzehnte alt.

Im übrigen fallen Verhandlungen und Abschluß eines derartigen Abkommens in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Finanzen und des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Zu Frage 7:

"Im Bereich Deutschland soll es im Rahmen der Transitvertragsverhandlungen in ihrer Schlußphase zu einer Sonderregelung gekommen sein. Diese Regelung soll zusätzliche Transitkontingente für Deutschland im Fall einer besonders florierenden Wirtschaftsentwicklung der ehemaligen DDR vorsehen. Welche konkreten Abmachungen wurden hier getroffen? Um welche maximale zusätzliche LKW-Menge pro Jahr kann es sich innerhalb der Vertragsdauer aus dieser Indexklausel heraus handeln?"

Mit der Bundesrepublik Deutschland wurde vereinbart, daß der Genehmigungsanteil, der den neuen Deutschen Bundesländern zuzurechnen ist, entsprechend dem Verhältnis des Bruttosozial-

produktes zwischen den neuen Deutschen Bundesländern und den alten Deutschen Bundesländern angepaßt wird. Damit soll vermieden werden, daß Genehmigungen von Westdeutschland nach Ostdeutschland abfließen. Nach dieser Formel werden Deutschland für das kommende Jahr zu den heute vereinbarten 258.000 Einzelgenehmigungen 6.800 zusätzliche Genehmigungen pro Jahr zugestanden. Im Hinblick auf die Gesamtzahl von jährlichen 1,3 Millionen Fahrten im Transitverkehr durch unser Land befinden sich die Zugeständnisse im Zusammenhang mit der deutschen Wiedervereinigung im Promillbereich des gesamten Transitverkehrs.

Zu Frage 8:

"Wie beurteilt der Verkehrsminister in der Frage der Haltbarkeit des Transitvertrages über einen möglichen EG Beitritt Österreichs hinaus das Holzinger-Gutachten des Verfassungsdienstes des Bundeskanzleramtes vom August 1990? Kann er persönlich gemäß seinen öffentlichen Aussagen vom 22. Oktober 1991 dafür garantieren, daß er sich ad personam bei jeglichem Eingriff in Inhalt und Geist des Transitvertrages im Rahmen von österreichischen Beitrittsverhandlungen mit der EG strikt gegen einen österreichischen EG-Beitritt aussprechen wird und einsetzen wird? "

In dem genannten Gutachten wird ausgeführt, daß - sollte die rechtstheoretisch stärkste Absicherung des Vertrages auf Primärrechtsebene sich als nicht durchsetzbar erweisen - Österreich eine möglichst lange Übergangsfrist anstreben sollte.

Wie Sie wissen, ist es gelungen, den Transitvertrag für eine Dauer von zwölf Jahren abzuschließen. Darüber hinaus hat die Bundesregierung auf meine Initiative hin, am 12. November 1991, eine Erklärung zum Transitvertrag im Parlament abgegeben. In dieser Erklärung stellt die Bundesregierung fest, daß das Abkommen zwischen der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und auf der Straße gemäß Art. 22 des Vertrages (in der endgültigen Vertragsfassung ist dies nunmehr Art. 23)

- 9 -

für die Dauer von zwölf Jahren abgeschlossen wurde und daß der gesamte Inhalt dieses Abkommens während der vollen Laufzeit auch für den Fall eines in diesem Zeitraum erfolgenden Beitrittes Österreichs zu den Europäischen Gemeinschaften gewahrt werden muß.

Selbstverständlich sehe ich keinen Anlaß, von meiner Haltung abzurücken, mich gegen jeglichen Eingriff in Inhalt und Geist des Transitvertrages im Rahmen von Beitrittsverhandlungen mit der EG persönlich einzusetzen, und sehe mich in dieser Haltung auch durch die oben genannte Erklärung der Bundesregierung bestärkt.

Wien, am 2. Jänner 1992

Der Bundesminister

