



II-10394 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.5901/30-4-93

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anshober, Freunde und Freundinnen vom 5. Mai 1993,
Zl. 4751/J-NR/1993, "Entwicklung der bilateralen Kontingente"

4727/AB

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

1993-07-05

zu 4751/J

Zu Frage 1:

"Mit welchen Ländern hat Österreich Kontingentvereinbarungen in der Vergangenheit abgeschlossen?"

Österreich hat im Rahmen von Gemischten Kommissionen auf der Grundlage bilateraler Straßenverkehrsabkommen mit folgenden Ländern Kontingentvereinbarungen getroffen:

Albanien
Belgien
Bulgarien
BRD
CSFR (ab 1994: CS u. SQ)
Dänemark
DDR (bis 1990)
Finnland
Frankreich
Griechenland
Großbritannien
GUS (früher: UdSSR)
Iran
Italien
Jugoslawien (bis 1992)
Luxemburg
Niederlande
Norwegen

- 2 -

Polen
Portugal
Rumänien
Schweden
Slowenien
Spanien
Türkei
Ungarn
Zypern

Zu Frage 2:

"Welche Kontingentarten gibt es in den jeweiligen unter 1. genannten Kontingentvereinbarungen? Kurze Erläuterung über den jeweiligen Gültigkeitsbereich."

Es werden folgende Kontingentarten unterschieden:

- a) Standardgenehmigungen, das sind Erlaubnisse, die für Loco- oder Transit- oder Drittlandbeförderungen verwendet werden können.
- b) Loco-Genehmigungen, das sind Erlaubnisse, die nur zu Beförderungen zwischen einem Ort in Österreich und einem Ort im Gebiet des anderen Vertragsstaates und umgekehrt berechtigen.
- c) Transitgenehmigungen, das sind Erlaubnisse, die nur zu Beförderungen durch das Gebiet des anderen Vertragsstaates berechtigen bzw. Ökopunktekarten, das sind Erlaubnisse, die die Vertragsparteien des Transitabkommens Österreich/EG zu Beförderungen durch österreichisches Gebiet berechtigen.
- d) Drittlandgenehmigungen, das sind Erlaubnisse, die nur zu Beförderungen zwischen einem Ort im Gebiet des anderen Vertragsstaates und einem dritten Staat, und umgekehrt, berechtigen.

Zu Frage 3:

"Wie haben sich seit 1980 die Anzahl der einzelnen Kontingentarten in den jeweiligen Kontingentverträgen entwickelt?"

- 3 -

Die einzelnen Kontingentarten haben sich in den jeweiligen Kontingentverträgen wie folgt entwickelt:

Albanien

1980: 750 Genehmigungen
1982: 900 Genehmigungen
1983: 1.000 Genehmigungen
1984: 1.250 Genehmigungen
1985: 950 Genehmigungen
1986: 900 Genehmigungen
1987: 975 Genehmigungen
1988: 1.025 Genehmigungen
1989: 990 Genehmigungen
1991: 700 Genehmigungen
1992: 600 Genehmigungen
1993: wie 1992

Belgien

1980: 4.000 Genehmigungen für bilateralen Verkehr
 (Transit-Genehmigungen nicht
 kontingentiert)
1982: 4.500 Genehmigungen für bilateralen Verkehr
 (Transit-Genehmigungen nicht
 kontingentiert)
1984: 100 Dauer-Genehmigungen
 2.200 Genehmigungen für Loco-Verkehr
 20.000 Genehmigungen für Transit-Verkehr,
1985: 100 Dauer-Genehmigungen
 2.500 Genehmigungen für Loco-Verkehr
 25.000 Genehmigungen für Transit-Verkehr
1986: 100 Dauer-Genehmigungen
 2.500 Genehmigungen für Loco-Verkehr
 30.000 Genehmigungen für Transit-Verkehr
1987: 120 Dauer-Genehmigungen
 2.100 Genehmigungen für Loco-Verkehr

- 4 -

30.000 Genehmigungen für Transit-Verkehr
1988: 150 Dauer-Genehmigungen
 1.750 Genehmigungen für Loco-Verkehr
 30.000 Genehmigungen für Transit-Verkehr
1989: 200 Dauer-Genehmigungen
 1.500 Genehmigungen für Loco-Verkehr
 30.000 Genehmigungen für Transit-Verkehr
1990: 225 Dauer-Genehmigungen
 1.000 Genehmigungen für Loco-Verkehr
 40.000 Genehmigungen für Transit-Verkehr
1992: 14.000 Genehmigungen für Loco-Verkehr
 14.000 Genehmigungen für Loco- und Transit-Verkehr
1993:
Österreich:
 14.000 Genehmigungen für Loco-Verkehr
 14.000 Genehmigungen für Loco- und Transit-Verkehr
Belgien:
 14.000 Genehmigungen für Loco-Verkehr
 451.367 Ökopunkte

Bundesrepublik Deutschland

1980: 230.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
 75 Dauer-Genehmigungen
1981: 230.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
 70 Dauer-Genehmigungen
1985: 245.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
 75 Dauer-Genehmigungen
1989: 258.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
 75 Dauer-Genehmigungen
1991: 279.300 Einzelfahrt-Genehmigungen (inkl. DDR-
 Kontingent)
 75 Dauer-Genehmigungen
1992: 274.185 Einzelfahrt-Genehmigungen (inkl. DDR-
 Kontingent)
 75 Dauer-Genehmigungen für alle Güterarten

- 5 -

1993:Österreich:

210.000 Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco- und
Transit-Verkehr
75 Dauer-Genehmigungen
85.000 Ökopunktfahrten für den Transit durch
Österreich

Deutschland:

95.000 Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco- und
Drittland-Verkehr
75 Dauer-Genehmigungen
6.701.057 Ökopunkte

Seit 1985 besteht ein Belohnungs-Kontingent für die Benützung der Rollenden Landstraßen und gelangen Genehmigungen für den Vor- und Nachlauf der RoLas zur Ausgabe.

Bulgarien

1980: 15.000 Genehmigungen, davon
2.000 Genehmigungen auch für den Drittland-
Verkehr

1993: wie 1980

CSFR (vormals CSSR)

1980: 210 Dauerbewilligungen für Loco- und Transitfahrten
31 Sonder-Dauerbewilligungen für Holz- und Schotter-
transporte zwischen der CSSR und Österreich
10 Sonder-Dauerbewilligungen für Beförderungen
zwischen Bratislava und Wien
1.500 Einzelfahrt-Genehmigungen

1982: 210 Dauerbewilligungen für Loco- und Transitfahrten
38 Sonder-Dauerbewilligungen für Holz- und Schotter-
transporte

- 6 -

| | | |
|--------------|--------|---|
| | 12 | Sonder-Dauerbewilligungen für Beförderungen zwischen Bratislava und Wien |
| | 2.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco- und Transitfahrten |
| <u>1983:</u> | 210 | Dauerbewilligungen für Loco- und Transitfahrten |
| | 38 | Sonder-Dauerbewilligungen für Holz- und Schottertransporte |
| | 12 | Sonder-Dauerbewilligungen für Beförderungen zwischen Bratislava und Wien |
| | 2.500 | Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco- und Transitfahrten |
| <u>1984:</u> | 210 | Dauerbewilligungen für Loco- und Transitfahrten |
| | 40 | Sonder-Dauerbewilligungen für Holz- und Schottertransporte |
| | 12 | Sonder-Dauerbewilligungen für Beförderungen zwischen Bratislava und Wien |
| | 2.500 | Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco- und Transitfahrten |
| <u>1985:</u> | 12.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco- und Transitfahrten |
| | 60 | Dauer-Genehmigungen für Loco- und Transitfahrten |
| | 50 | Dauer-Genehmigungen für Holz- und Schottertransporte |
| | 16 | Dauer-Genehmigungen für Beförderungen zwischen Bratislava und Wien |
| <u>1986:</u> | 11.500 | Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco- und Transitfahrten |
| | 137 | Dauer-Genehmigungen ohne weitere Unterteilungen (Splitting) |
| | 16 | Dauer-Genehmigungen für die Beförderung zwischen Bratislava und Wien mit der Möglichkeit der Unterteilung (Splitting) |
| <u>1988:</u> | 11.400 | Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco- und Transitfahrten |
| | 145 | Dauer-Genehmigungen für Loco- und Transitfahrten |
| | 8 | Dauer-Genehmigungen für die Beförderung zwischen Bratislava und Wien mit der Möglichkeit der |

- 7 -

| | | |
|--------------|--------|---|
| | | Unterteilung (Splitting) |
| <u>1989:</u> | 13.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen, davon gelten |
| | 2.000 | Genehmigungen nicht für den Transitverkehr und für Holztransporte |
| | 145 | Dauer-Genehmigungen für Loco- und Transitfahrten |
| | 8 | Dauer-Genehmigungen für die Beförderung zwischen Bratislava und Wien mit der Möglichkeit der Unterteilung (Splitting) |
| <u>1990:</u> | 15.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen, davon gelten |
| | 2.000 | Genehmigungen nicht für den Transitverkehr und für Holztransporte |
| | 145 | Dauer-Genehmigungen für Loco- und Transitfahrten |
| | 8 | Dauer-Genehmigungen für die Beförderung zwischen Bratislava und Wien mit der Möglichkeit der Unterteilung (Splitting) |
| | 1.500 | Einzelfahrt-Genehmigungen - gültig nur für den Grenzzonenverkehr |
| <u>1991:</u> | 15.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen, davon gelten |
| | 2.000 | Genehmigungen nicht für den Transitverkehr und für Holztransporte |
| | 145 | Dauer-Genehmigungen |
| | 6 | Dauer-Genehmigungen für den Verkehr Bratislava-Wien |
| | 400 | Einzelfahrt-Genehmigungen für den Verkehr Bratislava-Wien |
| | 4.500 | Genehmigungen für den Grenzzonenverkehr |
| 1993: | | unverändert gegenüber 1991 |

Dänemark

| | | |
|------------------|--------|---|
| <u>bis 1991:</u> | | Loco- und Transitfahrten kontingentfrei, jedoch genehmigungspflichtig |
| | 50 | Einzelfahrt-Genehmigungen für Drittland-Verkehr |
| <u>1992:</u> | 24.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen (gültig für Loco-, Transit- und Drittlandfahrten) |

- 8 -

1993:Österreich:

24.000 Einzelfahrt-Genehmigungen (gültig für
Loco-, Transit- und Drittland-Verkehr)

Dänemark:

5.500 Einzelfahrt-Genehmigungen (gültig für
Loco- und Drittland-Verkehr)
562.472 Ökopunkte

DDR (bis 1990; ab 1991 im Kontingent BRD enthalten)

1980: 123 Dauer-Genehmigungen
500 Einzelfahrt-Genehmigungen
1982: 9.500 Einzelfahrt-Genehmigungen
1983: 9.500 Einzelfahrt-Genehmigungen
1984: 10.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
1985: 11.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
1986: 11.700 Einzelfahrt-Genehmigungen
1987: 11.700 Einzelfahrt-Genehmigungen
zusätzlich 500 Genehmigungen nur für die DDR-
Seite für das Umsatteln an österreichisch/
deutschen und österreichisch/
tschechoslowakischen Grenzübergängen
(gilt nur für Transporte im bilateralen Verkehr)
1988: 11.700 Einzelfahrt-Genehmigungen
1.000 Umsattel-Genehmigungen
1989: 12.200 Einzelfahrt-Genehmigungen
1.000 Umsattel-Genehmigungen
1990: 13.500 Einzelfahrt-Genehmigungen
1.000 Umsattel-Genehmigungen
Seit 1991: im BRD-Kontingent enthalten

Finnland

1980: 1.900 Einzelfahrt-Genehmigungen
1992: 2.100 Einzelfahrt-Genehmigungen, davon

- 9 -

200 Genehmigungen, gültig nur für Drittland-
verkehr

1993: 3.000 Einzelfahrt-Genehmigungen

Frankreich

1980: 6.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
100 Dauer-Genehmigungen
500 Kooperations-Genehmigungen

1981: 6.200 Einzelfahrt-Genehmigungen
100 Dauer-Genehmigungen

1985: 7.200 Einzelfahrt-Genehmigungen
100 Dauer-Genehmigungen

1987: 8.200 Einzelfahrt-Genehmigungen
100 Dauer-Genehmigungen
500 Kooperations-Genehmigungen

1989: 9.200 Einzelfahrt-Genehmigungen
100 Dauer-Genehmigungen
1.000 Kooperations-Genehmigungen

1991: 10.200 Einzelfahrt-Genehmigungen
100 Dauer-Genehmigungen
1.000 Kooperations-Genehmigungen

1992: 11.200 Einzelfahrt-Genehmigungen
100 Dauer-Genehmigungen
1.000 Kooperations-Genehmigungen

1993:

Österreich:

12.000 Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco- und
Drittlandverkehr, davon 100 Dauer-Genehmi-
gungen

2.500 Einzelfahrt-Genehmigungen für Transit-
Verkehr

Frankreich:

12.000 Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco- und
Drittlandverkehr, davon 100 Dauer-Genehmi-
gungen

- 10 -

69.441 Ökopunkte

Griechenland

1980: 21.000 Gesamtkontingent, davon sind
5.250 Genehmigungen auch für
Drittlandfahrten gültig

1992: 21.500 Gesamtkontingent, davon sind
5.250 Genehmigungen auch für
Drittlandfahrten gültig

1993:Österreich:

31.500 Gesamtkontingent, davon sind
5.250 Genehmigungen auch für
Drittlandfahrten gültig

Griechenland:

5.250 Genehmigungen, auch für
Drittlandfahrten gültig

840.236 Ökopunkte

Großbritannien

1980: 3.950 Einzelfahrt-Genehmigungen

1987: 4.300 Einzelfahrt-Genehmigungen

1989: 4.800 Einzelfahrt-Genehmigungen

1990: 6.000 Einzelfahrt-Genehmigungen

1993:Österreich:

6.000 Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco-,
Transit- und Drittland-Verkehr

Großbritannien:

3.500 Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco- und
Drittland-Verkehr

118.050 Ökopunkte

- 11 -

GUS (vormals UdSSR)

| | | |
|--------------|----------|--|
| <u>1980:</u> | 1.000 | Genehmigungen für bilaterale Fahrten (gültig für Hin- und Rückfahrt) |
| | 500 | Genehmigungen für Umsattelverkehr |
| <u>1984:</u> | 1.500 | Genehmigungen für bilaterale Fahrten (gültig für Hin- und Rückfahrt) |
| | 1.000 | Genehmigungen zum Bau des Hüttenwerkes in Schlobin |
| <u>1985:</u> | 2.500 | Genehmigungen für den bilateralen und den Transitverkehr (gültig für Hin- und Rückfahrt) |
| | 500 | Genehmigungen für den Drittlandverkehr |
| <u>1987:</u> | 4.500 | Standard-Genehmigungen, gültig nur für eine Fahrtrichtung |
| <u>1988:</u> | 5.700 | Standard-Genehmigungen, wobei nur 50 % für Transitfahrten durch Österreich verwendet werden dürfen |
| <u>1990:</u> | 6.000 | Standard-Genehmigungen, davon 50 % für Transit durch Österreich verwendbar |
| <u>1993:</u> | wie 1990 | |

Iran

| | | |
|-------------------|----------|---------------|
| <u>Seit 1984:</u> | 1.200 | Genehmigungen |
| <u>1985:</u> | 2.400 | Genehmigungen |
| <u>1986:</u> | 3.000 | Genehmigungen |
| <u>1987:</u> | 4.000 | Genehmigungen |
| <u>1993:</u> | wie 1987 | |

Mit dem Iran besteht seit 1984 ein Belohnungskontingent (Förderkarten) für die Benützung der RoLa.

- 12 -

Italien

| | | |
|--------------------|---------|---|
| <u>1980:</u> | 690 | Dauer-Genehmigungen Normalkontingent |
| | 155 | Dauer-Genehmigungen für den Transitverkehr <u>italienischer</u> Beförderer durch Österreich |
| | 155 | Dauer-Genehmigungen für den <u>Drittländerverkehr</u> <u>österreichischer</u> Beförderer |
| | 100 | Dauer-Genehmigungen für die Förderung der Transportkapazität in den grenznahen Provinzen |
| <u>1987:</u> | 155.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen |
| <u>1988:</u> | 217.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen |
| <u>1989:</u> | 182.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen, gültig für Transit-, Loco- und Drittlandverkehr |
| | 20.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen, gültig für den Wechselverkehr |
| | 20.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen, gültig nur für Beförderungen im Regionalverkehr zwischen Friaul-Julisch-Venetien und Veneto einerseits und Osttirol, Kärnten, Steiermark und Burgenland andererseits |
| <u>1990:</u> | 182.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen, gültig für Transit-, Loco- und Drittlandverkehr |
| | 40.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen (Loco) Änderung des Geschäftsjahres: Beginn 10. Juni lfd. Jahres und Ende 09. Juni des nächst- folgenden Jahres |
| <u>1991/92:</u> | | |
| | 220.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen, davon 62.000 Standard-Genehmigungen (Loco-, Transit- und Drittlandverkehr) 40.000 Loco-Genehmigungen |
| | | 120.000 Genehmigungen für bilaterale oder Transitfahrten |
| <u>1993/94:</u> | | |
| <u>Österreich:</u> | | |
| | 120.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen, gültig für |

- 13 -

Loco- und Transitbeförderungen
 40.000 Einzelfahrt-Genehmigungen, die
 ausschließlich für den Locoverkehr gelten
 160.000 Ökopunktfahrten für den Transit durch
 Österreich

Italien:

40.000 Einzelfahrt-Genehmigungen, die
 ausschließlich für den Locoverkehr gelten.
 7.082.982 Ökopunkte

Mit Italien besteht seit 1984 ein Belohnungs-Kontingent
 (Förderkarten) für die Benützung der Rollenden Landstraßen.

Jugoslawien (SFRJ, bis 1992)

1980: 22.000 Genehmigungen für bilat. oder Transitfahrten,
 davon 7.000 Genehmigungen ausschließlich für
 bilaterale Fahrten
 1.000 Genehmigungen für Drittlandfahrten
 10.000 Genehmigungen für Fahrten von und zu
 jugoslawischen See- und Binnenhäfen (nur für
 österreichische Beförderer)
 3.000 Genehmigungen für bilaterale oder Transit-
 fahrten (nur für jugoslawische Beförderer als
 Kompensation für die österreichischen Seehäfen-
 Genehmigungen)
 5.000 Genehmigungen für Kohlentransporte aus Jugos-
 lawien zu den Draukraftwerken
1984: 30.000 Genehmigungen für bilaterale oder Transit-
 fahrten, davon
 5.000 Genehmigungen ausschließlich für
 bilaterale Fahrten
 2.500 Genehmigungen für den Drittlandverkehr
 10.000 Genehmigungen für Fahrten von und zu
 jugoslawischen Seehäfen (nur für öster-
 reichische Beförderer)

- 14 -

- 3.000 Genehmigungen für bilaterale oder Transitfahrten für jugoslawische Beförderer als Kompensation für die österr. Seehäfenkarten
- 1989: 30.000 Genehmigungen für bilaterale oder Transitfahrten, davon
5.000 Genehmigungen ausschließlich für bilaterale Fahrten
2.500 Genehmigungen für Drittlandfahrten
- 10.000 Seehäfenkarten für österreichische Beförderer
- 3.000 Genehmigungen für bilaterale oder Transitfahrten für jugoslawische Beförderer als Kompensation für die österreichischen Seehäfenkarten
- 3.000 Grenzzonen-Genehmigungen
- 1991: wie 1990
- 1992: wurde nur ein Drittel der Jahresquote wechselseitig übergeben
- 1993: derzeit besteht mit Rest-Jugoslawien (Serbien und Montenegro) keine Kontingentvereinbarung (UNO-Boykott)

Luxemburg

- 1980: 160 Genehmigungen
- 1984: 1.000 Genehmigungen
- 1985: 1.200 Genehmigungen
- 1986: 1.500 Genehmigungen
- 1987: 2.300 Genehmigungen
- 1988: 2.660 Genehmigungen
- 1989: 4.906 Genehmigungen
- 1990: 4.950 Genehmigungen
- 1991: 4.500 Genehmigungen

1993:

Österreich:

- 4.500 Genehmigungen für Loco, Transit- und Drittlandverkehr

- 15 -

Luxemburg:

2.500 Genehmigungen für Loco- und
Drittlandverkehr
69.441 Ökopunkte

Niederlande

1980: 175 Dauer-Genehmigungen (Loco)
1984: 250 Dauer-Genehmigungen (Loco, tageweise splittbar)
1986: 250 Dauer-Genehmigungen (Loco, tageweise splittbar)
1989: 250 Dauer-Genehmigungen (Loco, tageweise splittbar)
90.000 Einzelfahrt-Genehmigungen (Transit, gültig
jeweils nur für eine Fahrtrichtung = Halbkarte)

1993:Österreich:

250 Dauer-Genehmigungen für Loco- und
Drittlandverkehr
90.000 Einzelfahrt-Genehmigungen, gültig nur für den
Transit und jeweils nur für eine Fahrtrichtung
(= Halbkarte)

Niederlande:

250 Dauer-Genehmigungen gültig für den Loco- und
Drittlandverkehr
1.715.193 Ökopunkte

Norwegen

1980 bis 1993: Standard-Genehmigungen unbegrenzt
200 Einzelfahrt-Genehmigungen für Drittland-
fahrten
Ab 1994: 3.000 Standard-Genehmigungen

Polen

1980: 25 Dauer-Genehmigungen
1984: 6.500 Einzelfahrt-Genehmigungen
1986: 6.000 Einzelfahrt-Genehmigungen

- 16 -

| | | |
|--------------|-------|--|
| <u>1989:</u> | 6.600 | Einzelfahrt-Genehmigungen, davon 1.000 Genehmigungen <u>nur</u> für Loco-Fahrten 5.600 Genehmigungen für Loco-, Transit- und Drittlandfahrten |
| <u>1990:</u> | 8.500 | Einzelfahrt-Genehmigungen, davon 2.900 Genehmigungen <u>nur</u> für Loco-Fahrten 5.600 Genehmigungen für Loco-, Transit und Drittlandfahrten |
| <u>1991:</u> | 3.400 | Einzelfahrt-Genehmigungen |
| | 2.200 | Einzelfahrt-Genehmigungen für lärmarme Kraftfahrzeuge im Sinne ECE-R.49 und R.24 |
| | 2.900 | Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco-Fahrten |
| <u>1993:</u> | | wie 1991 |

Portugal

| | | |
|-----------------|-------|----------------------------------|
| <u>Ab 1984:</u> | 300 | Genehmigungen |
| <u>1986:</u> | 350 | Genehmigungen |
| <u>1987:</u> | 650 | Genehmigungen |
| <u>1989:</u> | 850 | Genehmigungen |
| <u>1992:</u> | 1.100 | Genehmigungen |
| <u>1993:</u> | 1.100 | Genehmigungen, jedoch zusätzlich |
| | 5.555 | Ökopunkte |

Rumänien

| | | |
|--------------|-------|--|
| <u>1980:</u> | 60 | Dauer-Genehmigungen |
| <u>1983:</u> | 3.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen davon 500 auch gültig für Drittlandverkehr |
| <u>1987:</u> | 4.000 | Einzelfahrt-Genehmigungen, davon 1.300 auch gültig für Drittlandverkehr |
| <u>1993:</u> | | wie 1987 |

- 17 -

Schweden

1980 bis 1993: Standard-Genehmigungen unbegrenzt
 350 Genehmigungen für Drittlandfahrten (jeweils nur für eine Fahrtrichtung gültig = Halbkarte)
Ab 1994: 6.000 Einzelfahrt-Genehmigungen (gültig für beide Fahrtrichtungen)

Slowenien

seit 1993:
 20.000 Standard-Genehmigungen (bilateral und Transit)
 6.000 Genehmigungen für österreichische Beförderer nach und vom Seehafen Koper
 2.000 Standard-Genehmigungen für slowenische Beförderer als Kompensation für die Österreich zustehenden Hafenkarten
 5.000 Grenzzonen-Genehmigungen

Spanien

1980: 750 Einzelfahrt-Genehmigungen
 200 Transit-Genehmigungen
 250 Kooperations-Genehmigungen
1985: 750 Einzelfahrt-Genehmigungen
 200 Transit-Genehmigungen
 300 Kooperations-Genehmigungen
1987: 1.800 Einzelfahrt-Genehmigungen, davon 10 % für Drittlandverkehr
1988: 2.000 Einzelfahrt-Genehmigungen, davon 10 % für Drittlandverkehr
1989: 2.200 Einzelfahrt-Genehmigungen, davon 10 % für Drittlandverkehr
1990: 2.500 Einzelfahrt-Genehmigungen, davon 10 % für Drittlandverkehr

- 18 -

1993:Österreich:

3.500 Einzelfahrt-Genehmigungen, davon
350 auch für den Drittlandverkehr gültig

Spanien:

2.900 Einzelfahrt-Genehmigungen für Locoverkehr, davon
350 auch für den Drittlandverkehr gültig
16.666 Ökopunkte

Türkei

1980: 9.600 Einzelfahrt-Genehmigungen
1982: 9.600 Einzelfahrt-Genehmigungen
1983: 10.600 Einzelfahrt-Genehmigungen
1984: 14.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
1987: 15.000 Einzelfahrt-Genehmigungen, davon
5.000 Genehmigungen gültig für Drittlandverkehr
1993: wie 1987

Mit der Türkei besteht seit 1987 ein Belohnungskontingent (Förderkarten) für die Benützung der RoLas.

Ungarn

1980: 17.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
1.000 Einzelfahrt-Genehmigungen für Hotelbauten in
Ungarn
1982: 21.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
davon 7.000 Einzelfahrt-Genehmigungen für
Drittland
1985: 22.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
davon 6.000 Einzelfahrt-Genehmigungen für
Drittland
1986: 23.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
davon 6.000 Einzelfahrt-Genehmigungen für
Drittland

- 19 -

- 1988: 24.000 Einzelfahrt-Genehmigungen
davon 6.000 Einzelfahrt-Genehmigungen für
Drittland
30 Dauer-Genehmigungen nur für den Transport von
Heizöl, Bitumen, Sand, Schotter, Kies und Holz
(davon werden 15 Genehmigungen jeweils auf zwei
Monate gesplittet)
- 1990: 20.000 Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco und Transit
6.000 Einzelfahrt-Genehmigungen für Drittland
3.500 Einzelfahrt-Genehmigungen für Loco
30 Dauer-Genehmigungen für den Transport von
Heizöl, Bitumen, Sand, Schotter, Kies und Holz
(davon werden 15 Genehmigungen jeweils auf zwei
Monate gesplittet)
- 1993: wie 1990

Zypern

- Seit 1983: 100 Genehmigungen
1986: 120 Genehmigungen
1990: 150 Genehmigungen
1993: wie 1990

Zu Frage 4:

"Wie haben sich nach Ansicht des BMÖWV's die Anzahl der Fahrten auf Grund der veränderten Kontingentverträge, jeweils für einen bilateralen Kontingentvertrag, entwickelt?"

Die Beantwortung dieser Frage wurde unter der Anfragebeantwortung zu Punkt 3 bereits vorweggenommen; sie ergibt sich somit aus der vorangegangenen Auflistung.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Wie groß ist die Zahl der "theoretischen grenzüberschreitenden Fahrten" getrennt nach in- und ausländischen Kfz unter Einbeziehung

1. des Transitvertrages,
2. der bilateralen Kontingentverträge,
3. der CEMT-Genehmigungen?

Wie hoch schätzt das BMÖWV die Anzahl der theoretischen Fahrten im Mittel tatsächlich ausgenützt?"

- 20 -

Eine derartige "theoretische Höchstzahl" kann nicht errechnet werden, da es weder für Dauergenehmigungen, CEMT-Genehmigungen noch für Ökopunkte einen theoretischen Maximalumrechnungsschlüssel gibt. Die tatsächliche Zahl der grenzüberschreitenden Fahrten in- und ausländischer Lkw's im fuhrgewerblichen Verkehr und im Werkverkehr wird vom ÖSTAT jährlich publiziert.

Zu den Fragen 7, 8 und 9:

"Bitte um Auflistung der kontingentfreien Fahrten für die 10 wichtigsten Kontingentverträge.

Wie hoch schätzt das BMÖWV ist insgesamt betrachtet die Zahl der kontingentfreien Fahrten?

Wie hoch schätzt das BMÖWV ist die Kilometerleistung der kontingentfreien Fahrten im österreichischen Bundesgebiet?"

Als die zehn wichtigsten Kontingentvereinbarungen kann man jene mit Deutschland, Italien, Frankreich, den Niederlanden, Großbritannien, Slowenien, Ungarn, Tschechien/Slowakei (ab 1994 getrennte Vereinbarungen) und der Türkei bezeichnen.

Als genehmigungs- und kontingentfrei gelten in bezug auf die genannten Länder im wesentlichen Fahrten mit folgenden Gütern:

- a) Die gelegentliche Beförderung von Gütern nach und von Flughäfen bei Umleitung der Flugdienste.
- b) Die Beförderung von Gepäck in Anhängern an Kraftfahrzeugen, mit denen bestimmungsgemäß Reisende befördert werden, und die Beförderung von Gepäck mit Fahrzeugen jeglicher Art nach und von Flughäfen.
- c) Die Beförderung von Postsendungen.
- d) Die Beförderung beschädigter oder reparaturbedürftiger Fahrzeuge.
- e) Die Beförderung von Müll und Fäkalien.
- f) Die Beförderung von Tierkörpern zur Tierkörperbeseitigung.
- g) Die Beförderung von Bienen und Fischbrut.
- h) Die Überführung von Leichen.
- i) Die Beförderung von Kunstgegenständen und Kunstwerken für Ausstellungen oder für gewerbliche Zwecke.

- 21 -

- j) Die gelegentliche Beförderung von Gütern ausschließlich zur Werbung oder Unterrichtung.
- k) Die Beförderung von Umzugsgut durch Unternehmen, die über entsprechende Fachkräfte und Ausrüstung verfügen.
- l) Die Beförderung von Geräten, Zubehör und Tieren zu oder von Theater-, Musik-, Film-, Sport- und Zirkusveranstaltungen, Schaustellungen oder Jahrmärkten, sowie zu oder von Rundfunk-, Film- oder Fernsehaufnahmen.
- m) Die Beförderung von Ersatzteilen für Seeschiffe und Flugzeuge.
- n) Die Leerfahrt eines im Güterkraftverkehr eingesetzten Fahrzeugs, das ein Fahrzeug ersetzen soll, welches auf der Transitfahrt ausgefallen ist, sowie die Fortsetzung der Beförderung durch das Ersatzfahrzeug mit der für das ausgefallene Fahrzeug erteilten Genehmigung.
- o) Die Beförderung medizinischer Versorgungsgüter zur Hilfeleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen).
- p) Die Beförderung hochwertiger Waren (z.B. Edelmetalle) in Spezialfahrzeugen, die von Polizei oder anderen Sicherheitskräften begleitet werden.

Die Anzahl dieser Fahrten beträgt nach ho. Schätzung deutlich weniger als 1 % der Gesamtfahrten und der Gesamtfahrleistung in Tonnenkilometer.

Zu Frage 10:

"Gab es Staaten, die kontingentfrei waren bzw. gibt es immer noch Staaten, die kontingentfrei sind? Wenn ja, wie war die historische Entwicklung?"

Als "kontingentfreie Staaten" im Sinne der Fragestellung wären Irland, Island und Malta anzuführen, mit denen sich eine derartige Regelung aufgrund ihrer geographischen Lage naturgemäß nicht aufdrängt. Es bestehen aber auch mit der Schweiz und Liechtenstein keine Kontingentvereinbarungen, da hinsichtlich dieser Länder, sieht man von den das Bundesland Vorarlberg berührenden Fahrten schweizerischen oder liechtensteinischen Lkw ab, mangels nennenswerten Transportaufkommens weder in ökologi-

- 22 -

scher noch in ökonomischer Hinsicht zur Zeit ein "Kontingierungsbedarf" besteht.

Was die neuen Staaten (Kroatien, die baltischen Länder, Belarus, Ukraine, Moldawien usw.) betrifft, so können deren Frächter bis zum Abschluß eines Straßenverkehrsabkommens Beförderungen nach, aus und durch Österreich nur mit Genehmigungen gemäß § 7 des Güterbeförderungsgesetzes durchführen, die das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr fallweise und gegen Entrichtung einer Gebühr (S 1.140,-- bis S 1.200,-- pro Erlaubnis) erteilt. Es ist jedoch unser Ziel, mit diesen Ländern (Rußland ist hier auszunehmen, da es in den seinerzeit mit der UdSSR geschlossenen Verkehrsvertrag als Nachfolgestaat eingetreten ist) kurz- bis mittelfristig Güterverkehrsabkommen unter Einbeziehung von Bahn und kombiniertem Verkehr abzuschließen, auf deren Grundlage dann die umweltpolitisch gebotenen restriktiven Kontingentvereinbarungen getroffen werden können.

Zu den Fragen 11 und 13:

"Werden die bilateralen Kontingentverträge Gegenstand der EG-Beitrittsverhandlungen sein?"

Wird der Transitvertrag Gegenstand der EG-Beitrittsverhandlungen sein?"

Österreich hat gegenüber der EG stets betont, daß auch nach einem Beitritt Österreichs zur EG gewährleistet sein muß, daß der gesamte Inhalt des Transitabkommens EG/Österreich für die volle vorgesehene Laufzeit des Abkommens (d.h. bis zum Ende des Jahres 2004) gewahrt wird. Die österreichische Bundesregierung und der Nationalrat haben entsprechende Selbstbindungsbeschlüsse gefaßt.

Der EG ist die Haltung Österreichs in dieser Frage bekannt.

Gegenstand der EG-Beitrittsverhandlungen wird somit nicht der Inhalt des Transitabkommens (samt zugehöriger bilateraler Kontingente), sondern die Frage nach der Vorgangsweise bei der Übernahme der Inhalte des Transitabkommens in die EG-Rechtsordnung sein.

- 23 -

Zu Frage 12:

"Werden die CEMT-Genehmigungen Gegenstand der EG-Beitrittsverhandlungen sein?"

Nein. Die CEMT ist eine internationale Organisation, in der neben den EG- und EFTA-Staaten auch viele Staaten des ehemaligen Ostblocks vertreten sind. Vertragsparteien des Beitrittsvertrages sind dagegen lediglich die EG-Staaten und Österreich.

Zu Frage 14:

"Können Sie ausschließen, daß durch den EG-Beitritt es zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens kommt? Wenn nein, wie groß schätzen Sie den Anstieg im a) Lkw-, b) Pkw-, Flug und Schiffsverkehr der durch einen EG-Beitritt Österreichs induziert wird?"

Im Verkehrskonzept der EG-Kommission "Die zukünftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik - Gesamtkonzept für die Schaffung eines Gemeinschaftsrahmens für gemeinverträgliche Mobilität" (Dokument Nr. VII/580-92-DERev. 1) selbst sind keine konkreten Prognosen des Lkw-Güterverkehrs enthalten, wohl aber ein Rückblick: Von 1970 bis 1990 hat die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr in der Europäischen Gemeinschaft um 70% zugenommen.

Im Grünbuch zum oben zitierten EG-Verkehrskonzept sind konkrete Verkehrsprognosen für den Zeitraum 1990 bis 2010 enthalten (Quelle: Energy in Europa, Energy for a New Century, The European Perspective, Special Issue, Brüssel, Juli 1990, technischer Anhang):

Die Prognose für den Lkw-Verkehr in der EG ergibt eine Zunahme der Verkehrsleistung um 42% von 805 Mrd. Tonnenkilometer 1990, auf 1139 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 2010. Im selben Zeitraum soll die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr nur um 33% steigen.

Nach einer Verkehrsprognose der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) für 19 europäische Staaten wird die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr vom 1990 bis 2010 um 74% auf 1442 Mrd. Tonnenkilometer zunehmen.

- 24 -

Bei den prognostizierten Zuwachsraten im Straßengüterverkehr geht man von einer weitgehend unveränderten Verkehrspolitik aus. Dies erscheint jedoch auch in der EG immer weniger wahrscheinlich. Das oben zitierte EG-Verkehrskonzept enthält etwa die konkrete Forderung nach Kostenwahrheit. Demnach müßte der Straßengüterverkehr auch für die durch ihn verursachten externen Kosten aufkommen.

Im Pkw-Verkehr ist ebenfalls eine deutliche Verkehrszunahme zu erwarten, wenn auch eine Prognose aufgrund einer Vielzahl von Einflußfaktoren schwieriger ist.

Wesentliche Verkehrszuwächse sind auch für den Flugverkehr zu erwarten: Zur Zeit sind europaweit die Zuwachsraten des Flugverkehrs deutlich höher als jene des Straßenverkehrs.

Bezüglich des Schiffsverkehrs ist festzuhalten, daß es ein Ziel der österreichischen Verkehrspolitik ist, den Straßenverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie Schiene und Schiff zu verlagern. Aus diesem Grund wird sich das Verkehrsaufkommen auf Wasserstraßen in Zukunft deutlich verstärken.

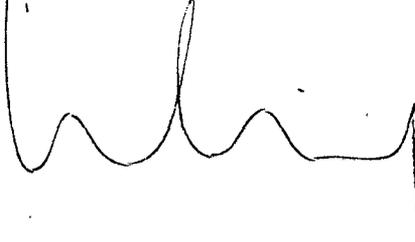
Der Anstieg des Verkehrs, der durch einen EG-Beitritt Österreichs induziert wird, kann gesondert nicht seriös abgeschätzt werden, er ist immer im Konnex mit dem Gesamtverkehr zu sehen.

Zu Frage 15:

"Wie viele Ausnahmen der Gewichtsbeschränkungen von Maßen und Gewichten für Lkw laut den Meldungen der diversen Landesregierungen als Reaktion auf den Erlaß des Verkehrsministeriums vom 7.1.1993 gab es? Bitte schlüsseln Sie die Angaben für 1992 nach dem § 82 sowie § 89 des KFG und nach den einzelnen Bundesländern auf."

Siehe beiliegende Liste.

Wien, am 2. Juli 1993
Der Bundesminister



1 9 9 2

| Bundesland | Gesamt | § 101 (5) Ausnahmeges. betr. konkretes Gewicht des FZ samt Anhänger und Beladung | § 104 (9) Ausnahmeges. betreffend Ge- wicht, das FZ erreichen darf | §§ 101 (5) und 104 (9) | § 82 (5) Ausnahmeges. unter sinngemä- ßer Anwen- dung der §§ 101 (5), 104 (9) für FZ mit ausländ. Kennzeichen |
|------------|--------|---|--|---------------------------|---|
| Burgenland | 90 | 37 5/1 Fahrt | 2 | 10 2/1 Fahrt | 41 12/1 Fahrt |
| NÖ | 600 | insgesamt 600 | | | keine |
| OÖ | 3.500 | | | 2.850 700/1 Fahrt | 650 110/1 Fahrt |
| Steiermark | 312 | | | 312 | |
| Salzburg | 1.851 | insgesamt 747 | | | 1.104 |
| Tirol | 1.879 | 322 91/1 Fahrt | 14 14/1 Fahrt | 350 120/1 Fahrt | 1.193 552/1 Fahrt |
| Vorarlberg | 1.089 | | | 310 | 779 |
| Wien | 1.700 | 1.700 | | | keine |
| Kärnten | 2.433 | 1.335 110/1 Fahrt | 528 14/1 Fahrt | | 570 134/1 Fahrt |