

2269/AB XX.GP

Die Abgeordneten zum Nationalrat Anschober, Freundinnen und Freunde haben am 10. April 1997 unter der Nr. 2243/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Transitverkehrsregelungen der Schweiz gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

- "1 . Welche konkreten Vereinbarungen haben Sie bei Ihrem Schweizbesuch am 24. Februar 1997 in der Schweiz mit Ihren Gesprächspartnern Bundespräsident Arnold Koller, Außenminister Flavio Cotti und Verkehrsminister Moritz Leuenberger im Zusammenhang mit der Transitverkehrsproblematik getroffen?
2. In den Medien werden Sie mit der Aussage zitiert, daß mit den anderen 14 EU-Staaten bereits vereinbart worden wäre, daß jede Transitregelung, die die EU in bilateralen Verhandlungen der Schweiz zugestehen sollte, auch für Österreich Gültigkeit haben werde. In welcher Form wurde diese Vereinbarung mit den 14 anderen EU-Staaten getroffen? Wie ist ihr genauer Wortlaut und welche rechtliche Verbindlichkeit besitzt diese Vereinbarung?
3. Die Schweiz hat in den Verhandlungen mit der EU eine Mautobergrenze von 600 Franken (4.836 Schilling) für LKW vorgeschlagen. Wie beurteilen Sie die Chancen, daß sich die Schweiz mit dieser Forderung in der EU durchsetzen wird?

4. Wo liegt für Österreich die Schmerzgrenze hinsichtlich der zulässigen Mautobergrenze?

5. Vor Pressevertretern in Bern haben Sie angeblich erklärt, daß Österreich noch in diesem Jahrtausend eine faire, wegeabhängige Gebührenmaut für LKW auf dem gesamten Straßennetz einführen will. Heißt dies, daß Sie vom bisherigen Ziel eines Road-Pricings ausschließlich auf dem hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) abgehen wollen und stattdessen eine flächendeckende Gebührenmaut etwa in Form einer Kilometerabgabe einführen wollen?

6. Wie beurteilen Sie den derzeitigen Stand der Verhandlungen innerhalb der EU zur Neugestaltung der Wegekostenrichtlinie?"

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1 :

Bei dem Treffen am 24. Februar 1997 mit Bundespräsident KOLLER, Außenminister COTTI und Verkehrsminister LEUENBERGER wurden im Zusammenhang mit den Verkehrsverhandlungen EU/Schweiz keinerlei konkrete Vereinbarungen getroffen, sondern lediglich der aktuelle Stand der Verhandlungen diskutiert.

Zu Frage 2:

Eine solche Aussage habe ich nicht getroffen. Ich habe allerdings regelmäßig darauf hingewiesen, daß eine transitverkehrsmäßige Besserstellung der Schweiz als Nicht-EU-Mitgliedstaat im Verhältnis zu Österreich nicht akzeptabel sei.

Prinzipiell soll eine Vergleichbarkeit der Gebühren im Alpenraum ermöglicht werden, um Umwegverkehr zu vermeiden. Dieser österreichische Ansatz wurde von den übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowohl im Rat Allgemeine Angelegenheiten als auch im Rat der Verkehrsminister zustimmend zur Kenntnis genommen.

Zu Frage 3:

Der EU-Verkehrsministerrat hat die Forderung der Schweiz nach Einhebung einer Transitgebühr von 600 SFR ab dem Jahr 2005 bereits anlässlich der informellen Ratstagung am 31. Jänner und 1. Februar 1997 in Amsterdam kategorisch abgelehnt; diese Haltung wurde anlässlich der formellen Ratstagungen vom 11./12 März 1997 in Brüssel bekräftigt.

Zu Frage 4:

Da Österreich (ebenso wie Frankreich) bereits heute vom Umwegverkehr aus der Schweiz in hohem Maß betroffen ist, muß im Rahmen der zu treffenden Regelung sichergestellt werden, daß dieser Umwegverkehr von der Schweiz zurückgenommen wird und künftig kein zusätzlicher entsteht. Hierzu ist es notwendig, sowohl die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen als auch die Gebührenregelungen im Alpenraum aufeinander abzustimmen.

Die Schmerzgrenze im Gebührenbereich liegt für Österreich daher dort, wo die Vergleichbarkeit der Gebührenhöhe im alpenquerenden Güterverkehr, wie sie von der überwältigenden Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten als unabdingbare Voraussetzung für die Zustimmung der EU-Verkehrsminister zum Landverkehrsabkommen mit der Schweiz gefordert wird, nicht gegeben ist.

Zu Frage 5:

Mit dem von der Bundesregierung als Regierungsvorlage eingeführten und vom Parlament beschlossenen Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 wurde die Einführung eines fahrleistungsabhängigen Mautsystems (Road-Pricing) auf hochrangigen Straßen für Lkw ab dem Jahr 1998 sowie für Pkw ab dem Jahr 2001 festgelegt. Eine Ausdehnung auf das nichthochrangige Straßennetz ist nicht geplant. Ergänzend sei angemerkt, daß eine solche Maßnahme aufgrund des

bestehenden EU-Rechtes nur für in Österreich zugelassene Kraftfahrzeuge gelten würde.

Im übrigen verweise ich auf die federführende Zuständigkeit des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten für die Einführung des Road-Pricings.

Zu Frage 6:

Da Österreich bei den Verhandlungen über die Neugestaltung der EU-Wegekostenrichtlinie auf allen Ebenen immer wieder mit Nachdruck darauf hingewiesen hat, daß diese Frage in unmittelbarem Zusammenhang mit den Verhandlungen der EU mit der Schweiz im Landverkehrsbereich steht und daher im Rahmen der neuen Wegekostenrichtlinie jedenfalls eine Sonderlösung für die Brenneraut-Problematik vereinbart werden muß, legte der zuständige Kommissar KINNOCK anlässlich der letzten Tagung des EU-Verkehrsministerrates am 11./12. März 1997 in Brüssel einen dementsprechenden Vorschlag vor, der - wie Kom. KINNOCK mit Nachdruck betonte - auf einen Kompromiß dahingehend abzielt, die Anliegen aller Mitgliedstaaten so weit wie möglich zu berücksichtigen, ohne die notwendige Einstimmigkeit für die Beschußfassung der Richtlinie zu gefährden. Aus österreichischer Sicht ist die Tatsache, daß die Kommission sowie die überwiegende Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten nunmehr bereit sind, im Rahmen der neuen Wegekostenrichtlinie einer Sonderlösung für den Brenner-Korridor zuzustimmen, grundsätzlich positiv zu

bewerten. Die von der EU-Kommission vorgeschlagene "Alpenklausel" stellt jedenfalls eine geeignete Ausgangsbasis für eine künftige Gesamtlösung dar, die jedoch noch einer weiteren Diskussion sowohl auf nationaler Ebene wie auf Gemeinschaftsebene bedarf.