

3767/AB XX.GP

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde, haben am 26.3.1998 unter der Nummer 3979/J an mich eine schriftliche Anfrage betreffend Regelung des Alpentransits gerichtet, welche den folgenden Wortlaut hat:

1. Wie stehen Sie zu einer gemeinsamen Mautpolitik auf allen Alpenübergängen, die sich an den der Kostenwahrheit am nächsten liegenden Regelungen der Schweiz orientieren?
2. Welche Absprachen bezüglich einer gemeinsamen Transitpolitik trafen Sie mit dem italienischen Außenminister? Entspricht die Darstellung des „Mattino“ den Tatsachen?
3. Warum dringen Sie nicht auf ein gemeinsames Außen - und Verkehrsministertreffen aller Alpenstaaten mit dem Ziel einer Absprache einer gemeinsamen Mautpolitik, die auf eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene binnen 10 Jahren zielt?
4. Warum wurde nicht bereits vor Jahren eine gemeinsame Vorgangsweise mit der Schweiz in Transitangelegenheiten eingeschlagen? Wie wollen Sie die derzeitige Problematik des Umwegtransits über Österreich, die auf die weichen Regelungen des Transitvertrags zurückzuführen sind, bewältigen, wenn Sie zusammen mit Ihrem italienischen Kollegen niedrigere Transitmaturen diskutieren?

5. Werden Sie mit ihrem deutschen und französischen Kollegen die Transitproblematik besprechen und versuchen, eine Allianz für eine alpenschonende Mautpolitik herzustellen versuchen?

6. Wie schätzen Sie die Chancen für eine an der Kostenwahrheit und dem Verlagerungsziel orientierte Transitpolitik ein?

7. Sind Sie bereit, der Schweiz in Sachen Mautpolitik den Rücken zu stärken? Ich beehre mich, diese Anfrage wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Die derzeit in der Schweiz geltenden Bedingungen für den Transit des Güterschwerverkehrs auf der Straße (Gebühr 25 SF, Gewichtslimit von 28 Tonnen Gesamtgewicht, generelles Nachtfahrverbot) stehen in keinem Zusammenhang mit dem Prinzip der Kostenwahrheit. Auch die von der Schweiz beabsichtigte Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die in ihren Durchführungsbestimmungen ausdrücklich eine Quersubventionierung des Schienenverkehrs durch Einnahmen aus Straßenbenützungsgebühren vorsieht, steht damit im Gegensatz zum Prinzip der Kostenwahrheit. Auf dem Prinzip der Kostenwahrheit beruhen hingegen die für Österreich maßgebenden Bestimmungen der Richtlinie 93/89/EWG des Rates (Wegekostenrichtlinie), welche die Höhe von Mauten ausdrücklich von den Infrastrukturkosten abhängig machen. Es trifft deshalb nicht zu, daß die Regelungen der Schweiz der Kostenwahrheit am nächsten liegen.

Zu Frage 2:

Mangels gesetzlicher Zuständigkeit konnten mit dem italienischen Außenminister gar keine Absprachen über eine gemeinsame Transitpolitik getroffen werden; hingegen konnte bei diesen Gesprächen positiv vermerkt werden, daß Italien die von Österreich eingehobene Durchschnittsmaut in Höhe von ECU 84,-- nicht in Frage stellte.

Zu den Fragen 3, 4, 6 und 7:

Das in der Anfrage unter der Bezeichnung „Mautpolitik“ zusammengefaßte breite Spektrum von Gesetzen und Durchführungsmaßnahmen ist nicht Gegenstand der Vollziehung im Bereich des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten, sondern fällt in die Zuständigkeit des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr (allgemeine Verkehrspolitik, Bahn, Ökopunkte) des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten (Infrastruktur, Maut) und des Bundesministers für Finanzen (Straßenbenützungsgeld).

Zu den Fragen 5 und 7:

Seit dem Beginn der Verhandlungen der Europäischen Kommission mit der Schweiz betreffend ein Übereinkommen über den Landverkehr, das nur einen von sieben Teilen eines Gesamtvertragspaketes darstellt, habe ich nicht nur in meinen regelmäßigen Gesprächen mit meinen deutschen und französischen Kollegen, sondern auch mit allen anderen EU-Mitgliedstaaten darauf hingewiesen, daß für alle Alpen transitkorridore vergleichbare Regelungen getroffen und diese auch im EU-Recht entsprechend verankert werden müssen.

In häufigen Besprechungen dieser Thematik mit der Schweiz wurde auf die weitgehende Identität unserer nationalen Zielvorstellungen über die langfristige Lösung des transalpinen Güterverkehrs hingewiesen, aber auch darauf daß seitens der Schweiz entsprechende Flexibilität erforderlich ist, damit diese Ziele auf eine zwischen ihr und der Europäischen Union harmonisierte Weise verwirklicht werden können.