

4204/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4457/J - NR/1998, betreffend Emissionen durch Transitverkehr, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 25. Mai 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Auf welche Daten stützt sich Ihre Aussage, daß die Schadstoffemissionen des Schwerverkehrs tatsächlich um 60% reduziert wurden?

Antwort:

Wie bereits in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 3653/J - NR/1998 am 15. April 1998 ausgeführt, soll die schrittweise Reduzierung der Schadstoffemissionen des schweren Lkw - Verkehrs um 60% bis spätestens 2003 durch die im Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages festgeschriebenen Maßnahmen (insbesondere das Ökopunktesystem für den Transitverkehr durch Österreich) erfolgen.

2. Welche Maßnahmen haben dazu geführt bzw. sind nötig, um eine weitere Reduktion zu erreichen?

Antwort:

Ich darf auf meine Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 3653/J - NR/1998, insbesondere die Antwort zu Frage 6, verweisen.

3.,5.,6. In welcher Weise werden Sie darauf drängen, daß die EU und die Kommission Rahmenregelungen zur Lösung der Umweltprobleme vorlegen, die durch den LKW - Verkehr verursacht werden?

Welche Schritte wurden bis jetzt unternommen, daß diese Rahmenregelung zum Schwerpunktthema der EU - Präsidentschaft wird?

Durch welche Vorgangsweise gedenken Sie, dies zu forcieren? Wie lange laufen bereits auf welcher Ebene die nötigen Vorverhandlungen?

Antwort:

Fortschritte im Hinblick auf die geplante Rahmenregelung zur Lösung der Umweltprobleme, die durch den Lkw - Verkehr verursacht werden, mittels Maßnahmen im Bereich der Straßenbenützungsgebühren, Schienenwege, Einrichtungen für den kombinierten Verkehr und technischen Normen für Fahrzeuge stellen ein Anliegen der österreichischen EU - Präsidentschaft im Verkehrsbereich dar. Die Rahmenregelung findet sich daher sowohl auf der Tagesordnung des am 15./16. September 1998 stattfindenden informellen EU - Verkehrsministerrates als auch auf jener des am 30. November 1998 abzuhaltenden zweiten formellen Verkehrsministerrates unter österreichischer Präsidentschaft.

In diesem Zusammenhang habe ich Kommissar Kinnock auch nachdrücklich ersucht sicherzustellen, daß diese als Grundlage für wichtige europäische Vorhaben, welche einen weiteren Schritt in Richtung "Sustainable Mobility" darstellen könnten, erforderlichen Richtlinienvorschläge betreffend die Bahninfrastruktur, die Anpassung der Regeln für den kombinierten Verkehr und der Bericht der Kommission über eine Rahmenregelung zur Lösung der durch den Lkw - Verkehr verursachten Umweltprobleme so rasch wie möglich von der Kommission vorgelegt werden. Kommissar Kinnock hat mir versichert, daß die Kommission die genannten Vorschläge so rechtzeitig vorlegen wird, daß eine entsprechende Schwerpunktsetzung durch die österreichische Ratspräsidentschaft auf Basis konkreter Maßnahmenvorschläge möglich sein wird.

4. Woran scheiterte bis jetzt die Einführung von Straßenbenützungsabgaben und die Forcierung des Kombi - Verkehrs?

Antwort:

Die aus verkehrspolitischer Sicht zur Verkehrslenkung und Verbesserung der Wettbewerbs - Situation der umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn, Schifffahrt und kombinierter Verkehr dringend erforderliche Einführung von Straßenbenützungsgebühren bzw. Mauten für den Lkw - Verkehr, welche nicht nur die verursachten Infrastrukturkosten, sondern auch die verursachten externen Umwelt -, Unfallfolge - und Staukosten widerspiegeln ("Kostenwahrheit" im Verkehr) scheiterte bislang am heftigen Widerstand der überwiegenden Mehrheit der EU - Mitgliedstaaten, welcher auch durch die Vorlage des Grünbuchs über faire und effiziente Preise im Verkehr durch die Kommission nicht gebrochen werden konnte.

Aufgabe Österreichs wird es - nicht zuletzt auch während der österreichischen EU - Präsidentschaft - sein, in dieser aus österreichischer Sicht wesentlichen und vordringlichen Frage in allen politischen Gremien der EU weiterhin aktiv Überzeugungsarbeit zu leisten und Bündnispartner für entsprechende ökologische Lösungen zu finden, die zur Verlagerung des Verkehrs auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn, Schifffahrt und kombinierter Verkehr und damit zu einer Reduktion der Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt beitragen.

7. Wie schätzen Sie die Chancen für eine gemeinsame Verabschiedung von Rahmenrichtlinien zur Einschränkung des Straßengüterverkehrs ein? Welche Unterstützung seitens anderer offizieller Stellen halten Sie für erforderlich?

Antwort:

Im Rahmen der im Beitrittsvertrag festgeschriebenen Erklärung Nr. 34 zur Lösung der Umweltprobleme, die vom Lkw - Verkehr verursacht werden, teilt die Union Österreich mit, daß der Rat die Kommission aufgefordert hat, ihm einen Vorschlag betreffend eine Rahmenregelung zur Lösung der Umweltprobleme, die vom Lkw - Verkehr verursacht werden zur Verabschiedung vorzulegen. Durch diese Erklärung hat sich somit die Kommission zur Vorlage und der Rat zur Verabschiedung einer entsprechenden Rahmenregelung verpflichtet. Ich gehe daher davon aus,

daß sowohl die Kommission als auch der Rat dieser Verpflichtung nachkommen werden. Unerlässlich für das Zustandekommen dieser im Hinblick auf ein auf Dauer für Mensch und Umwelt verträgliches europäisches Verkehrssystem notwendigen Rahmenregelung ist u.a. die aktive Unterstützung und konstruktive Mitarbeit des Europäischen Parlaments.

8. Welche anderen Schwerpunkte haben Sie im Vorfeld der EU - Präsidentschaft gesetzt?

Antwort:

Die sozial - und umweltverträgliche Verkehrsentwicklung in Europa wird das Leitthema der österreichischen Präsidentschaft im Verkehrsbereich sein. Neben der Rahmenregelung, der Verkehrssicherheit, und den Arbeitsbedingungen im Verkehr werden daher die Schwerpunkte vor allem auf die Förderung der umweltverträglichen Verkehrsträger gesetzt, wobei hier dem Schienen - und dem kombinierten Verkehr eine besondere Rolle zukommt.

Als Follow - up zum Weißbuch der Kommission über die Revitalisierung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft wird die Kommission ein Bündel von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung am Eisenbahnmarkt (Bahninfrastrukturpaket) sowie einen Vorschlag zur schrittweisen Öffnung der nationalen Güterverkehrsmärkte im Eisenbahnverkehr vorlegen.

Ziel der österreichischen Präsidentschaft im Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen im Schienenverkehrsbereich ist es sicherzustellen, daß die Notwendigkeit flankierender Maßnahmen auf dem Gebiet der sozialen Standards, der Beschäftigung und der technischen Sicherheit entsprechend anerkannt und berücksichtigt wird und daher die schrittweise Öffnung im Güterverkehrsmarkt so gestaltet wird, daß sie nicht primär zu Lasten der sozialen Situationen der Beschäftigten erfolgt, und daß wettbewerbsgerechte Rahmenbedingungen gewährleistet sind, die Fairneß des Wettbewerbs auf der Schiene und zwischen Schiene und Straße garantieren helfen.