

4224/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 4516/J betreffend Umsetzungsstand von seinerzeit im Transitvertrag gegebenen Versprechen, welche die Abgeordneten DDr. Niederwieser und Genossen am 10. Juni 1998 an mich richteten, stelle ich fest:

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Die Beantwortung dieser Frage fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:

Zunächst ist festzuhalten, daß Österreich versucht, in der Beantwortung der Klage die Vorwürfe der Europäischen Kommission durch geeignete Argumentation zu entkräften und so eine allfällige Verurteilung durch den EuGH zu verhindern. Darüber hinaus wird in direkten Kontakten mit der EK versucht, eine Lösung für die Brennerproblematik zu finden. Jedenfalls besteht auch mit der Ökopunkteregelung ein Instrumentarium zur Begrenzung der vom Straßengütertransitverkehr ausgehenden Belastungen und konnte die vom

ökopunktpflichtigen Transitverkehr ausgehende Schadstoffbelastung kontinuierlich reduziert werden

Grundsätzlich ist darüber hinaus die Zahl und Entwicklung der Transitsfahrten über den Brenner auch unter dem Gesichtspunkt des Ergebnisses der Verkehrsverhandlungen der EK mit der Schweiz sowie dem Angebot und der Akzeptanz des Verkehrsträgers Schiene zu sehen.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Seit Inkrafttreten des Transitvertrages haben sich die Mauttarife auf den österreichischen Mautstrecken gemäß beiliegender Tariftabelle verändert.

Auf Grundlage des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 und des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 wurde die ASFINAG mit der Vorbereitung einer fahrleistungsabhängigen Maut für LKW beauftragt. Nach den letzten Aussagen der ASFINAG ist eine Inbetriebnahme der LKW - Maut ab dem Jahr 2002 möglich.

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:

Einerseits gehe ich davon aus, daß es auf dem Sektor der Fahrzeugtechnik, so wie in den vergangenen Jahren, zu weiteren technologischen Verbesserungen kommen wird, die die Umweltauswirkungen und hier insbesondere Lärm - und Schadstoffemissionen reduzieren. Andererseits gibt es Bemühungen, den Modal Split im Güterverkehr in Richtung Schiene zu verändern. Wieweit dies gelingt, wird, wie schon unter Punkt 2 angeführt, maßgeblich davon abhängen, wieweit Angebot, Logistik und Service des Schienenverkehrs den Transportbedürfnissen angepaßt werden können und die Kunden bereit sind, darauf zu reagieren.

Anlage konnte nicht gescannt werden !!