

956/AB

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

Welches genaue Ziel verfolgt die Bundesregierung bzw. der Verkehrsminister im Zuge der Verhandlungen über die Wegekostenrichtlinie?

In welchem Zeitrahmen erwarten Sie ein Ergebnis der Verhandlungen, das ja wohl entscheidend für die Frage des Brennermautstreites sein wird

Im Zusammenhang mit den Fragen 1 und 2 darf zunächst darauf hingewiesen werden, daß die federführende Zuständigkeit für die Besteuerung des Straßengüterverkehrs, deren Neugestaltung Thema jenes Vorschlages der Kommission vom 5. Juli 1996 auf den sich Ihre Anfrage offensichtlich bezieht für eine Änderung der Wegekostenrichtlinie ist hinsichtlich der Mauten gemeinsam beim Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten und Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich der Straßenbenutzungsgebühren und Kraftfahrzeugssteuern beim Bundesminister für Finanzen liegt. Die gegenständlich <Anfrage wäre daher vielmehr an diese zu richten.

Aus Verkehrspolitischer Sicht wurde von mir stets die Auffassung vertreten, daß die schrittweise Herstellung der Kostenwahrheit nach dem Verursacherprinzip im Straßenverkehr, insbesondere im Straßengüterverkehr eine unabdingbare Voraussetzung für die Verbesserung der Wettbewerbssituation der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene, Schiff und kombinierter Verkehr darstellt. Nur auf diese Weise wird es gelingen, die für die Reduzierung der vom Straßenverkehr hervorgerufenen Belastungen notwendige Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu ermöglichen. Diese Kostenwahrheit soll durch die Anpassung der Straßenbenutzungsgebühren, insbesondere aber der Mauten, an die gesamten tatsächlich verursachten Kosten Infrastrukturkosten und externen Unfallfolge-Stau-Umweltkosten etc. realisiert werden. Mein Ressort tritt daher grundsätzlich für eine Lösung ein, die den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit gibt, die Straßenbenutzungsgebühren und Mauten so zu bemessen, daß die gesamten verursachten Kosten gedeckt somit nicht nur die spezifischen Infrastruktur-, sondern insbesondere auch die externen Kosten angelastet werden.

Der nunmehr vorliegende Kommissionsvorschlag für eine neue Wegekostenrichtlinie ist daher insofern positiv zu beurteilen, als erstmals die Anlastung externer Kosten vorgesehen ist und darüberhinaus diese Anlastung externer Kosten nicht nur auf ein Fiskalinstrument beschränkt ist, sondern insbesondere auch für Mauten möglich ist. Ist es verkehrspolitisch sinnvoll, und ebenfalls dem Verursacherprinzip entsprechend, Anreize zur Förderung des Umstiegs bzw. der Nutzung moderner Fahrzeugtechnologien zu schaffen. Hinsichtlich des Zeitrahmens eines Ergebnisses der Verhandlungen darf auf den Ihnen sicher bekannten Entwurf vom 5.7.96 der ggst. Wegekostenrichtlinie verwiesen werden: darin ist in Artikel 14 vorgesehen, daß diese mit 1. Jänner 1998 in Kraft treten soll.

leider nicht scannbar

Daß der Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor dem mit dem Straßengütertransitverkehr verbundenen Belastungen nur mit einer bestimmten, jedoch in der Anfrage nicht näher definierten Lösung im Fiskalbereich möglich ist, möchte ich insofern widersprechen, als ich stets die Auffassung vertreten habe, daß die prioritäre verkehrspolitische Zielsetzung, einen modal split zwischen den Verkehrsmodi (insb. Schiene und Straße) zu erreichen, der auf Dauer für Mensch und Umwelt verträglich ist, einer Reihe entsprechender verkehrspolitischer Rahmenbedingungen voraussetzt. Die Realisierung der Kostenwahrheit ist eine davon, wenn auch sicherlich eine sehr zentrale. Ich darf in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, daß von meinem Ressort im Hinblick auf die umweltschonende Bewältigung des Straßengüterverkehrs, insbesondere auch mit den Staaten Mittel- und Osteuropas, bereits eine Vielzahl konkreter Maßnahmen getroffen wurden: So wurden mit zahlreichen mittel- und osteuropäischen Staaten

moderne, verkehrsträgerübergreifende bilaterale Güterverkehrsabkommen geschlossen, die neben einem umfangreichen Maßnahmenkatalog zur Förderung des Schienen und des kombinierten Verkehrs im Hinblick auf die Verbesserung der technischen Sicherheits- und Umweltstandards der mittel- und osteuropäischen Kraftfahrzeuge insbesondere auch eine Bindung der Genehmigungen an den Einsatz von lärm- und schadstoffarmen, sowie von Fahrzeugen mit hohen technischen Standards vorsehen.

Auch auf Multilateraler Ebene wurden entsprechende Maßnahmen gesetzt, um eine für die Bevölkerung und die Umwelt verträgliche Bewältigung des Güterverkehrs zu gewährleisten: so wurden z.B. im Rahmen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz CEMT die für Österreich gültigen Genehmigungen zunächst die Erüllung strenger Lärm und Emissionsstandards gebunden. In einem zweiten Schritt wurden diese Kriterien nunmehr durch die Definition eines sog. greener und safe lorry wesentlich verschärft. Hierbei handelt es sich um einen LKW, der nicht nur noch strengere Emissionsstandards erfüllen muß, sondern zusätzlich noch einen Mindestkatalog an technischen Sicherheitsstandards. Darüberhinaus wurde bereits 1993 auf Initiative des österreichischen Verkehrsministers die Zentraleuropäische Verkehrsministerkonferenz ZEK geschaffen, deren zentrales Ziel die Harmonisierung der Verkehrsvorschriften Kroatiens, der Slowakei, Sloweniens, Tschechiens, Ungarns und Österreichs auf hohem Niveau im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes sowie im Schienen- und im kombinierten Verkehr ist. Im Rahmen der Zentraleuropäischen Verkehrsministerkonferenz wurden Grundsatzdokumente beschlossen, die einen gemeinsamen Rahmen für die Verkehrspolitik in dieser Region festlegen.

Außerdem wurde durch die Übernahme der Bestimmungen des Transitvertrages in das Protokoll Nr.9 des Beitrittsvertrages Österreichs zur EU sichergestellt, daß die von Lastkraftwagen aus der Gemeinschaft im Transitverkehr durch Österreich hervorgerufenen Schadstoffbelastungen bis zum Ende des Jahres 2003 um 60% reduziert werden. In diesem Zusammenhang wäre festzustellen, daß die vom ÖSTAT regelmäßig vorgenommenen Auswertungen des ökopunktpflichtigen Transitverkehrs belegen, daß von der in der Anfrage behaupteten Wirkungslosigkeit des Ökopunktesystems keine Rede sein kann. So besätigt die Auswertung des durchschnittlichen Ökopunktebedarfs, daß das Ziel der Absenkung der Schadstoffemissionen nicht nur eingehalten, sondern auch unterschritten wurde. Das Jahr 1994 lag hinsichtlich der gesamten Schadstoffbelastungen um rd.20% unter der Sollkurve, das Jahr 1995 um rd.8%.

Da sowohl das Ökopunktesystem als auch die entsprechenden Verienbarungen mit den mittel- und osteuropäischen Staaten für das gesamte österreichische Bundesgebiet gelten, kann die Einschätzung der Fragesteller, daß der Schutz der Bevölkerung vor Transit-LKW auf bestimmte sensible Zonen beschränkt sei und weite Landstriche Österreichs der EULkw- Verkehrspolitik schutzlos ausgeliefert wären, nicht nachvollzogen werden.

nicht scannbar

Die Schweiz mhat im Rhmen der bilateralen Verhandlungen mit der EU im Bereich des Landverkehrs vor einiger Zeit einen Vorshlag betreffend eine koordinierte Verkehrspolitik im Alpenraum präsentiert, welcher vorsieht, daß die Schweiz das Gewichtslimit von derzeit 28 Tonnen bis zum Jahr 2005 schrittweise auf 40 Tonnen anhebt, gleichzeitig jedoch eine Sicherheitsklausel in das Abkommen aufgenommen werden soll, die der Schweiz unter bestimmten Voraussetzungen die Einhebung einer de facto Lenkungsabgabe gestattet, um trotz der Aufhebung des 28 Tonnen Limits den gegenwärtig in der Schweiz bestehenden modal split zwischen Straße und Schiene erhalten zu können.

Da Österreich aufgrund seiner geografischen Lage von der Schweizer Verkehrspolitik jedoch bereits heute besonders stark betroffen ist lehne ich iene derartige Sonderlösung für die Schweiz, die zu Lasten Österreichs oder anderer EU Mitgliedstaaten gehen könnte, grundsätzlich ab. Letzteres dies sei an dieser Stelle angemerkt, gilt auch für andere EU-Mitgliedstaaten. Vielmehr wurde beim letzten Verkehrsministerrat im Juni 1996 die Kommission aufgefordert, die Verhandlungen auf Basis des bestehenden Verhandlungsmandates fortzuführen. Dieses sieht unter anderem

ausdrücklich vor, daß die zwischen der EU und der Schweiz vereinbarte Lösung zu keinen Umegverkehren in den benachbarten Staaten führen darf.

Wie beriets in der Antwort auf die vorstehenden Fragen ausgeführt, trete ich vielmehr für die rasche Realisierung einer europäischen Gesamtlösung für die Alpenländer ein