

1809/AB XXI.GP
Eingelangt am: 29.3.2001
BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche Anfrage Nr. 1812/J - NR/2001, betreffend Skurillitäten Ihrer bisherigen Amtsführung, die die Abgeordneten Dr. Kostelka und Genossinnen am 31. Jänner 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 3:

Welche Projekte mit welchen Einzelkosten sind in dem 3,5 Milliarden Schilling - Paket, welches Sie mit dem Kärntner Landeshauptmann auf dessen Druck hin vereinbart haben, beinhaltet?

Wann soll jedes einzelne Projekt nach welchem Stufenplan realisiert werden?

Antwort:

Einleitend möchte ich darauf hinweisen, dass mit dem Kärntner Landeshauptmann keine Eisenbahninfrastrukturprojekte vereinbart wurden, die nicht bereits früher durch Übertragungsverordnungen meiner Amtsvorgänger festgelegt und damit auch finanziell bedeckt wurden. Konkret handelt es sich um den Bau des ersten Teilabschnittes der Koralmbahn zwischen Althofen und Klagenfurt (Investitionsvolumen 2,0 Mrd. ATS), um den Umbau des Bahnhofes Klagenfurt sowie um Planungen im Bereich der Koralmbahn und im Kärntner Zentralraum. Angesichts des Sachverhaltes, dass durchwegs bereits übertragene Vorhaben einer nochmaligen kritischen Würdigung unterzogen wurden, stellte sich auch nicht die Frage nach der Dringlichkeit dieser Vorhaben. Aus diesem Grunde wurden auch die ursprünglich vorgesehenen Mittel für die Planungen der Koralmbahn auf jenes Maß reduziert, welches aus derzeitiger Sicht tatsächlich in der nächsten Zeit erforderlich ist.

Frage 2:

Welche Bundesmittel sind dafür im Detail pro Projekt, nach Budgetjahren gegliedert, vorgesehen? Wird es dafür zu Kürzungen bei anderen Projekten kommen oder werden die Mittel für den Verkehrsinfrastrukturausbau erhöht werden?

Antwort:

Die oben angeführten Eisenbahninfrastrukturprojekte werden zur Gänze durch die Schieneninfrastrukturfinanzierungs - Gesellschaft finanziert. Aufgrund des eingeschlagenen Weges der Bundesregierung, eine kurzfristige Budgetkonsolidierung herbeizuführen, ist vorerst eine Erhöhung der für den Ausbau

der Verkehrsinfrastruktur erforderlichen Mittel nicht in Aussicht. Aus diesem Grunde ist es auch erforderlich, eine kritische Sichtung sämtlicher bereits ausfinanzierten Eisenbahninfrastrukturprojekte durchzuführen, um durch mögliche Umschichtungen mit den vorhandenen Mitteln dringlich erforderliche Projekte zu realisieren. Ich kann zum gegebenen Zeitpunkt nicht ausschließen, dass früher vorgesehene Projekte zurückgestellt und statt dessen andere wichtige Projekte vorgezogen werden. Erstmals wird unter meiner Amtsführung ein Bundesverkehrswegeplan mit Inhalten versehen. Bei der Erstellung sind alle beteiligten Sektionen meines Ministeriums sowie Vertreter der Länder, Planungsgesellschaften und die Interessensvertretungen eingebunden. Daraus wird sich neben einer klaren Prioritätenreihung auch die Machbarkeit für die anstehenden Infrastrukturprojekte ergeben.

Fragen 4 und 5:

Welche Pakete haben Sie bereits mit anderen Landeshauptleuten vereinbart? Sind von Ihren Vorgängern Infrastrukturprojekte mit Wien und Niederösterreich vereinbart worden? Wenn ja, sind diese noch gültig? Welche rechtliche Qualität kommt derartigen Vereinbarungen zu?

Nachdem bereits andere Landeshauptleute ebenfalls Interesse an Gesprächen mit Ihnen über Verkehrsinfrastrukturwünsche ihres Bundeslandes geäußert haben, werden Sie diesen ähnliche Zugeständnisse machen? Wie wollen Sie die Erfüllung dieser Wünsche finanziell bedecken?

Antwort:

In meiner bisherigen Amtszeit habe ich keine schriftlichen Vereinbarungen über Eisenbahninfrastrukturprojekte mit Landeshauptleuten getroffen. Von meinen Amtsvorgängern wurde im Jahr 1979 mit dem Land Wien eine seit vielen Jahren laufend fortgeschriebene „Vereinbarung gemäß Art. 15 a B - VG über Vorhaben in der Bundeshauptstadt Wien, an welchem der Bund und das Land Wien interessiert sind“ sowie im Jahr 1999 mit dem Land Niederösterreich das „Übereinkommen über den Ausbau der Schnellbahnlinie S 2 im Bundesland Niederösterreich“ abgeschlossen. Grundsätzlich bekenne ich mich dazu, Vereinbarungen und Zusagen meiner Amtsvorgänger einzuhalten. Dies schließt jedoch nicht aus, dass mit den betroffenen Gebietskörperschaften neuerlich Gespräche geführt werden, um die Sinnhaftigkeit einzelner Projekte im Lichte der jüngsten Entwicklung kritisch zu durchleuchten und gegebenenfalls einvernehmlich neue Prioritäten zu setzen. In diesem Sinne wäre es auch denkbar, mit einzelnen Landeshauptleuten Vereinbarungen über allfällige Umschichtungen von Projekten in den jeweiligen Bundesländern zu treffen, was jedoch nicht als Zugeständnis sondern lediglich als sinnvolle Reaktion auf die finanziellen Gegebenheiten angesehen werden kann.

Frage 6:

Ist es richtig, dass Sie sich einem Medientraining, unter anderem mit der ehemaligen Moderatorin Nora Frey, unterzogen haben? Welche Mittel werden dafür aufgewendet und wie werden diese bezahlt (Projekt, Budgetierung)?

Antwort:

Ich habe mich keinem Medientraining mit Nora Frey unterzogen.

Frage 7:

Wie viele Mitarbeiter haben bisher Ihr Kabinett verlassen? Was sind Ihrer Meinung nach die Gründe dafür? Haben Sie tatsächlich einer schwangeren Mitarbeiterin in

Ihrem Büro, laut einer Zeitungsmeldung mitgeteilt: t'Wenn Sie das Kind verlieren, dann kommen Sie wieder, und ich stehe mit Ihnen und der Karenzvertretung da“.

Antwort:

4 Mitarbeiter haben das Kabinett aus unterschiedlichsten Gründen verlassen. Die Zeitungsmeldung bezüglich der schwangeren Mitarbeiterin ist falsch, da mir gerade als Frau der Schutz des Kindes von großer Bedeutung ist.

Frage 8:

Warum forderten Sie eine Wiederholung der Führerscheinprüfung bei schweren Verkehrsdelikten, wenn eine derartige Vorgangsweise bereits gesetzlich vorgeschrieben ist?

Antwort:

In § 24 Abs. 4 des Führerscheingesetzes wird der Behörde die Möglichkeit gegeben, vor einer Entziehung der Lenkberechtigung wegen mangelnder fachlicher Eignung eine nochmalige Ablegung der Fahrprüfung anzuordnen. Von dieser Möglichkeit wird allerdings in der Praxis kaum Gebrauch gemacht und ich bin der Auffassung, dass dies in Zukunft verstärkt genutzt werden soll.

Mit Erlass meines Ressorts vom 30. Jänner 2001 wurde nach einer vorangegangenen Besprechung mit Vertretern der Länder und des Bundesministeriums für Inneres angeordnet, dass diese bestehende gesetzliche Möglichkeit der Wiederholung der Fahrprüfung in Zukunft stärker genutzt wird. Es wurden auch nähere Regelungen für die diesbezügliche Vorgangsweise getroffen.

Frage 9:

Warum waren Sie nicht in der Lage, die Führerscheingesetznovelle mit ihrem Koalitionspartner im Parlament abzustimmen? Wollen Sie tatsächlich, dass Personen über 24 Jahre für das Lenken von Microcars eine Berechtigung erhalten, ohne dass sie Grundkenntnisse der Straßenverkehrsordnung nachweisen müssen? Wollen Sie auch tatsächlich, dass jeder, der behauptet, dass er ein Microcar vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes gelenkt hat (unüberprüfbar!), eine entsprechende Berechtigung ohne Nachweis ausgestellt wird?

Antwort:

Nach den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen war das Lenken von Microcars ab dem vollendeten 24. Lebensjahr völlig frei und an keine Voraussetzungen gebunden. Für die Altersgruppe der 16 bis 24-jährigen war analog zu den Bestimmungen über Motorfahräder ein Mopedausweis erforderlich, der nach Ablegung einer theoretischen Prüfung ausgestellt wurde.

Durch die jüngste Führerscheingesetznovelle wurde die Situation insofern verbessert, dass zukünftig für alle Lenker von Microcars (mit Ausnahme jener, die in die Übergangsbestimmung fallen) eine theoretische und praktische Ausbildung erforderlich ist und alle Lenker von Microcars im Besitz eines besonders gekennzeichneten Mopedausweises sein müssen. Die theoretische Prüfung für die 16 bis 24-jährigen wurde nur aus Gründen der Systematik zwecks Übereinstimmung mit den Bestimmungen für die Motorfahräder beibehalten.

Auch die Übergangsbestimmung ist vor dem Hintergrund zu betrachten, dass bislang das Lenken von diesen Fahrzeugen ab dem 24. Lebensjahr an überhaupt keine

Voraussetzungen gebunden war. Diese wohlverordneten Rechte sollen nicht beeinträchtigt werden und den Betroffenen ausreichend Möglichkeit gegeben werden, diesen Besitzstand zu wahren.

Von wesentlicher Bedeutung jedoch ist die Tatsache, dass zukünftig alle Lenker von Microcars im Besitz eines Ausweises sein müssen, was für die Exekutive die Möglichkeit eröffnet, den Besitz dieses Ausweises zu kontrollieren und der Behörde die Möglichkeit gibt, eventuell verhängte Fahrverbote effektiv durchzusetzen.

Frage 10:

Werden Sie bis Ende März dem Nationalrat einen Gesetzesantrag zur Bekämpfung von Drogen am Steuer zuleiten?

Antwort:

In Zusammenhang mit der Entschließung des Nationalrates E 62 - NR/XXI.GP vom 2.3.2001 wurde von meinem Haus in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Inneres der Entwurf für eine Novelle der Straßenverkehrsordnung betreffend neue Bestimmungen über Maßnahmen gegen Kraftfahrzeuglenker unter Drogenbeeinträchtigung erstellt und am 2.3.2001 in die allgemeine Begutachtung versendet. An das Parlament wurde dieser Entwurf ebenfalls am 2.3.2001 in 25-facher Ausfertigung übermittelt. Die Vorlage eines Gesetzesentwurfes an das Parlament im 1. Halbjahr 2001 halte ich für realisierbar, ist jedoch letztlich auch abhängig von den Ergebnissen des Begutachtungsverfahrens, die derzeit noch nicht vorliegen.

Frage 11:

Warum kündigten Sie ein nationales Verkehrssicherheitskonzept am 17. Jänner an, das keinerlei Maßnahmen im Bereich des LKW - Verkehrs, des Schutzes der Schwachen im Straßenverkehr (Radfahrer, Fußgänger, Kinder, Senioren) enthalten wird? Sind Sie nicht der Ansicht, dass ein nationales Verkehrsprogramm, das diesen Namen verdient, darüber hinaus auch andere Verkehrsträger wie Schiene, Schiff - und Luftfahrt erfassen müsste?

Antwort:

Ich habe weder am 17.1.2001 noch zu einem anderen Zeitpunkt ein Verkehrssicherheitsprogramm angekündigt, das keinerlei Maßnahmen im Bereich des LKW - Verkehrs oder des Schutzes der schwächeren Verkehrsteilnehmer enthalten wird. Ganz im Gegenteil wird der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie insbesondere Kinder eine besonders intensive Beachtung erfahren und die spezifischen Probleme bei Unfällen mit LKW - Beteiligung werden natürlich ebenfalls die erforderliche Berücksichtigung finden. Weiters habe ich nicht die Absicht, ein alle Verkehrsträger erfassendes Konzept erstellen zu lassen, da ich angesichts der Unfallzahlen im Straßenverkehr Prioritäten zu setzen und ergebnisorientiert vorzugehen habe. Ich habe daher ein Verkehrssicherheitsprogramm für den Straßenverkehr in Auftrag gegeben, das unter Mitwirkung nationaler und internationaler Experten bis Jahresende erarbeitet werden wird, wobei die internationalen Erfahrungen in diesem Bereich und bereits vorliegende Arbeiten wie zum Beispiel das EU - Maßnahmenprogramm zur Sicherheit des Straßenverkehrs in das österreichische Programm Eingang finden werden.

Frage 12:

Werden Sie am Zeitplan für die Einführung der LKW - Maut bis 1. Juli 2002 festhalten? Wie wollen Sie diesen Zeitplan bewerkstelligen und widerspricht dieser Termin nicht der parlamentarischen Anfragebeantwortung zur Anfrage von Bundesrat Mag. Dietmar Hoscher in dieser Angelegenheit?

Antwort:

Es wird alles daran gesetzt den ursprünglichen Zeitplan, der eine Inbetriebnahme der Maut im Jahr 2002 vorgesehen hat, zu erreichen. Die erste Stufe des Ausschreibungsverfahrens für das Mautsystem läuft bereits, die zweite Stufe ist seitens der ASFINAG ab Mitte 2001 vorgesehen. Noch im 1. Halbjahr 2002 soll der Betreiber des Mautsystems feststehen. An seinen Möglichkeiten das Mautsystem rasch umzusetzen, die Bestandteil der Angebotsbewertung sein werden, wird es dann liegen, wann die ersten LKW bemautet werden können.

Diese hier skizzierte Zeitplan steht nicht im Widerspruch zu den Antworten, die ich auf die Anfrage vom Bundesrat Mag. Hoscher gegeben habe.

Frage 13:

Aus welchem Grund haben Sie am 18. Jänner 2001 das Gipfelgespräch hinsichtlich Neustrukturierung der Bahn mit dem ÖBB - Vorstand abgesagt?

Antwort:

Bei diesem Gespräch war eine generelle Vorstellung des Unternehmens geplant. Es wurde nicht zuletzt deshalb abgesagt, weil sich der Vorstandssprecher nicht an die Vereinbarungen bezüglich medialer Ankündigung gehalten hat und über Inhalte und Entscheidungen berichtete, die nicht Gegenstand des Gesprächs waren, obwohl ich in mehreren direkten Kontakten immer wieder darauf hingewiesen habe, dass ich diese Vorgangsweise nicht akzeptieren kann.

Frage 14:

Halten Sie es tatsächlich für richtig, das Bahnhofskonzept der ÖBB abzulehnen, obwohl hier zentrale Impulse zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs gesetzt werden können?

Antwort:

Grundsätzlich vertrete ich die Auffassung, dass die Modernisierung der Bahnhöfe vorrangig unter dem Gesichtspunkt des hiedurch bewirkten Kundennutzens zu beurteilen ist. Dies betrifft insbesondere auch die Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten für mobilitätsbehinderte Personen. Desweiteren ist dabei auch eine Optimierung der bahnspezifischen Abläufe Bedacht zu nehmen und generell die Funktionalität der Bahnhöfe zu verbessern. Ich gehe davon aus, dass sämtliche vorgesehenen Projekte nach diesen Kriterien einer nochmaligen Überprüfung unterzogen werden und entsprechende Redimensionierungen der einzelnen Projekte möglich sein sollten. Nach Vorliegen diesbezüglicher Ergebnisse wird auch eine endgültige Aussage über die Sanierungserfordernisse und damit über die tatsächlich erforderlichen Mittel möglich sein, wobei auch die Höhe der Finanzierungsbeiträge aus dem Absatzbereich der Österreichischen Bundesbahnen zu klären sein wird.

Frage 15:

Warum lehnen Sie die Ausweitung des Immobiliengeschäfts der Österreichischen Bundesbahnen und damit die bessere kaufmännische Nutzung vorhandener Liegenschaften ab?

Antwort:

Die Ausweitung des Immobiliengeschäfts der ÖBB wird von mir weder abgelehnt noch befürwortet.

Frage 16:

Warum haben Sie sich in der Bundesregierung nicht darum bemüht, dass die gemeinwirtschaftlichen Leistungen an die ÖBB an die allgemeine Inflation angepasst werden?

Antwort:

Dies konnte ich nicht, da ich angehalten bin, mich an die gesetzlichen Bestimmungen des Bundesbahngesetzes 1992 zu halten, welches vom Nationalrat beschlossen wurde. Dieses sieht im § 3 zwar eine Bestellung von Verkehrsleistungen, aber keine Abgeltung der Inflationsrate vor. Nach einem mir vorliegenden Gutachten sind die gemeinwirtschaftlichen Leistungen in manchen Positionen massiv überhöht und trotzdem habe ich bisher keinerlei Kürzungen vorgenommen, sondern werde diesen Bereich nur nach sorgfältiger Prüfung reformieren.

Frage 17:

Warum haben Sie als Eigentümervertreter, wenn Sie die Tariferhöhung 2001 ablehnen, nicht der ÖBB die Weisung erteilt, die Tarife nicht zu erhöhen?

Antwort:

Dies war mir aufgrund der fehlenden gesetzlichen Grundlage für eine Weisung in dieser Angelegenheit nicht möglich.

In diesem Zusammenhang darf ich auf den Umstand verweisen, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen - und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen worden ist. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen - und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht - Führung von Zügen der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich). Dies ergibt sich sinngemäß auch aus dem Eisenbahngesetz, da durch die Änderung von § 22 mit 1.1.1993 die Mitwirkung des Hauptausschusses des Nationalrates in Tarifangelegenheiten der Eisenbahnen aufgehoben wurde.

Einflussnahmen durch den Verkehrsminister sind daher nicht möglich. Das ehemals weit gefasste Weisungsrecht des Bundesministers ist gemäß § 12 BBG 92 auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt worden.

Ebenso unterliegt die Wahl von Geschäftsfeldern oder Marktstrategien der freien Entscheidung des Managements der ÖBB (Vorstand) und wird nur durch die Grenzen der Geschäftsordnung des Vorstandes eingeschränkt, die bestimmte Tätigkeiten und Maßnahmen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig

machen kann. Ausnahmen sind - wie oben erwähnt - nur in den sehr eingeschränkten Fällen des § 12 BBG (Verkehrspolitische Weisung und Weisung im Falle von Naturkatastrophen) möglich. Solche Weisungen sind jedoch auch durch den Weisungsgeber (=Bund) in jedem Einzelfall anzuordnen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

Frage 18:

Wie soll in Zukunft die Struktur der Österreichischen Bundesbahnen ausschauen? Bis wann wird ein neuer Aufsichtsrat und ein neuer Vorstand bestellt werden? Wird dann die zukünftige Struktur der österreichischen Bundesbahnen bereits feststehen?

Antwort:

Bezüglich der künftigen Unternehmensstruktur der Österreichischen Bundesbahnen erlaube ich mir, auf das Koalitionsübereinkommen zwischen FP und ÖVP zu verweisen, in dem die institutionelle Trennung der Österreichischen Bundesbahnen festgeschrieben ist.

Zur Bestellung eines neuen Aufsichtsrates darf ich feststellen, dass dies bereits geschehen ist und von diesem die Stellen für den Vorstand, deren vertraglich normierte Funktion mit 31. Juli 2001 endet, bereits ausgeschrieben worden sind.

Frage 19:

Warum erteilen Sie hinsichtlich der Bestrafung von Ökopunktesündern den Landeshauptleuten keine Weisung? Sind Sie sich dessen bewusst, dass dabei an der gegenwärtigen Praxis der Nichtbestrafung nichts geändert werden wird?

Antwort:

Ich habe bereits am 22. Jänner d. J. eine diesbezügliche Weisung an die Landeshauptleute erteilt. Diese wird der Beantwortung dieser Frage beigegeben.

Frage 20:

Wird die erneute Überschreitung der Mengenbeschränkung für LKW im Transitvertrag im Jahr 2000 im laufenden Jahr erneut zu Kürzungen der Fahrkontingente führen?

Antwort:

Da bereits aus einer auf Basis der Ökopunktestatistik für die Quartale 1 bis 3 (elektronische Erfassung) bzw. 1 und 2 (manuelle Erfassung) von meinem Ressort durchgeführten Prognose ersichtlich war, dass die dem Ökopunktesystem zugrunde liegende Basisfahrtenzahl des Jahres 1991 im Jahr 2000 wieder deutlich um mehr als 8% überschritten werden würde, habe ich bereits im Jänner dieses Jahres meine Kolleginnen und Kollegen in den EU - Mitgliedstaaten über diesen Sachverhalt informiert und im Namen der an den österreichischen Transitrouten lebenden und vom Lkw - Transitverkehr immer stärker belasteten österreichischen Bevölkerung eindringlich um Verständnis für die österreichische Situation und Unterstützung bei der neuerlichen Anwendung und Umsetzung der im Rahmen Österreichs zur EU mit ausdrücklicher Zustimmung aller Mitgliedstaaten vereinbarten und vertraglich verankerten Schutzklausel ersucht.

Am 14. Februar d. J. fand in Brüssel eine Sitzung des Ökopunkteausschusses statt, bei welcher die neuerliche Anwendung der 108% - Klausel im Jahr 2001 und damit

verbundene weitere Kürzung der Ökopunkte erstmals diskutiert wurde. Dabei informierte die Kommission die Mitgliedstaaten darüber, dass gemäß den vorliegenden vorläufigen Statistiken (Quartale 1 bis 4 elektronisch und 1 bis 3 manuell) die Basisfahrtenzahl 1991 im Jahr 2000 um rd. 12,5% - also deutlich - überschritten wurde und daher eine Kürzung des Ökopunktekontingents im Ausmaß von voraussichtlich knapp unter einer Million Ökopunkten erforderlich sein wird. Nach Vorlage und neuerlicher Diskussion der endgültigen Statistiken für das Jahr 2000 werde die Kommission dem Ökopunkteausschuss Anfang bis Mitte April dieses Jahres einen Vorschlag zur Reduzierung der Ökopunkte für das Jahr 2001 zur Abstimmung vorlegen. (Dieser Zeitplan ergibt sich aus der Tatsache, dass die Mitgliedstaaten gemäß Ökopunkteverordnung bis 31. März 2001 Zeit haben, die Papierökopunkte zur manuellen Erfassung an das ÖSTAT zu übermitteln.) Die Reduzierung des Ökopunktekontingents im Jahr 2001 schlägt sich bereits bei der Zuteilung der zweiten Tranche mit 500.000 Ökopunkten zu Buche.

Die Frage, ob die Überschreitung der Mengenbeschränkung für Lkw im Transitvertrag im Jahr 2000 im laufenden Jahr zu Kürzungen der Ökopunktekontingente führen wird, kann daher grundsätzlich mit ja beantwortet werden.

Frage 21:

Was werden Sie unternehmen, dass die Mengenbeschränkung für LKW im Transitvertrag nicht ersatzlos gestrichen wird? Was haben Sie bisher dazu getan?

Antwort:

Die Kommission gelangt in dem von ihr im Dezember 2000 vorgelegten Bericht an den Rat über das Ökopunktesystem zur Auffassung, dass die im Rahmen des Protokolls Nr. 9 verankerte Schutzklausel, die sog. „108% - Klausel“, ersatzlos gestrichen werden soll und hat diesbezüglich bereits einen Vorschlag für eine entsprechende Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates vorgelegt.

Da die 108% - Klausel im Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages verankert wurde, um sicherzustellen, dass das Ziel des Ökopunktesystems - der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Schutz der Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs (Abgase, Lärm, Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ...) - auch dann gewährleistet wird, wenn die Zahl der Transitfahrten in einem Jahr der Geltung des Ökopunktesystems gegenüber dem Basisjahr 1991 um mehr als 8% zunimmt, kann die Tatsache, dass die Kommission diesen Schutzmechanismus, der im Zuge des österreichischen Beitritts zur EU im Jahr 1995 von allen EU - Mitgliedstaaten für notwendig erachtet und daher einstimmig beschlossen wurde, nunmehr in Frage stellt, von Österreich keinesfalls akzeptiert werden.

Ich habe daher und aufgrund der Tatsache, dass der Rat die Verordnung zur Eliminierung der 108% - Klausel mit qualifizierter Mehrheit auch gegen die Stimmen Österreichs annehmen könnte, unmittelbar nach der Vorlage des Berichtes der Kommission an den Rat über das Ökopunktesystem begonnen, mit meinen Kolleginnen und Kollegen im EU - Verkehrsministerrat, insbesondere auch mit dem schwedischen Ratsvorsitzenden, bilaterale Gespräche zu führen. Dabei geht es mir darum, den Mitgliedstaaten die fundamentalen Anliegen Österreichs im Zusammenhang mit dem Ökopunktesystem (hierzu gehört auch die Frage einer langfristigen Lösung der Transitproblematik über das Jahr 2003 hinaus) näher zu

bringen, an die Solidarität der übrigen EU - Mitgliedstaaten in der wichtigen Frage der 108% - Klausel des Ökopunktesystems zu appellieren und dadurch letztlich zu erreichen, dass der Vorschlag der Kommission zur Abschaffung der 108% - Klausel keine qualifizierte Mehrheit im Rat findet.

Im Sinne der betroffenen österreichischen Bevölkerung hoffe ich, dass eine umfassende und intensive Überzeugungsarbeit, wie sie derzeit auf allen Ebenen stattfindet, dazu beitragen wird, die übrigen EU - Mitgliedstaaten für die österreichische Transitverkehrsproblematik weiter zu sensibilisieren und damit eine langfristige ökologische Lösung dieser Problematik zu erreichen.

Frage 22:

In welcher Form wird der Transitvertrag für Österreich über das Jahr 2003 fortgesetzt werden? Haben Sie diesbezüglich mit der Europäischen Union bereits Verhandlungen begonnen?

Antwort:

Wie Sie wissen, schreibt der Transitvertrag bzw. das Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages grundsätzlich vor, dass der Transitvertrag mit 31. Dezember 2003 auslaufen und der Acquis, welcher keine generellen mengenmäßige Beschränkungen des Lkw - Verkehrs innerhalb der Europäischen Union gestattet, in vollem Umfang Anwendung zu finden hat.

Um sicherzustellen, dass die Schadstoff - und Lärmbelastung durch den Lkw - Verkehr, insbesondere im alpinen Raum, auch nach 2004 nachhaltig reduziert werden, sind daher insbesondere in ökologisch besonders sensiblen Gebieten wie dem Alpenraum spezifische langfristige Lösungen zur Gewährleistung des notwendigen Schutzes der Menschen und der Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs (Schadstoffe, Lärm, Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit etc.) erforderlich.

Anlässlich des auf meine Initiative am 14. Dezember 2000 u.a. zur Frage der langfristigen Lösung der österreichischen Transitproblematik mit EU - Verkehrskommissarin Loyola de Palacio abgehaltenen Gesprächs, wurde mir ausdrücklich bestätigt, dass sich die Kommission der Notwendigkeit derartiger spezifischer Langfristlösungen bewusst ist und entsprechende Lösungen vorschlagen wird.

Dies wird auch von dem von der Kommission am 21. Dezember 2000 vorgelegten Bericht an den Rat über den Straßengütertransitverkehr durch Österreich bestätigt, in dem die Kommission feststellt, dass keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Verringerung der NOx - Emissionen bei einer Abschaffung des Ökopunktesystems aufrechterhalten werden könnte und daher vorschlägt, vor Ende der Laufzeit des Ökopunktesystems mittels einer Studie zu prüfen, wie sich die aus der Anwendung des Systems resultierenden Umweltverbesserungen dauerhaft sichern lassen.

Ich werde mit allem Nachdruck darauf drängen, dass diese Studie so rasch wie möglich durchgeführt und die aufgrund der Ergebnisse der Studie durchzuführenden Maßnahmen so rasch wie möglich umgesetzt werden.

Ich möchte in diesem Zusammenhang auch an die von Österreich im Zuge des schriftlichen Verfahrens zur Annahme der Ökopunkteverordnung 2012/2000 abgegebene Erklärung Österreichs erinnern, in der Österreich fordert, dass die Kommission und der Rat rechtzeitig über Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltbelastungen im Transitverkehr durch Österreich auf einer dauerhaften und umweltgerechten Grundlage über das Jahr 2003 hinausgehend beraten werden, um zeitgerecht entsprechende Beschlüsse die dieser Zielsetzung Rechnung tragen, zu ermöglichen.

Ich bin zuversichtlich, dass die gemeinsamen Bemühungen und Anstrengungen letztlich zu einer für alle akzeptablen, umweltgerechten und dauerhaften Lösung der Transitverkehrsproblematik führen werden.