

2162/AB XXI.GP
Eingelangt am: 17.05.2001

BUNDESMINISTERIUM für
VERKEHR, INNOVATION und TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2170/J - NR/2001, betreffend nach wie vor ungelöste Fragen des Transit, die die Abgeordneten Reheis und GenossInnen am 20. März 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Werden Sie die internationalen Verpflichtungen Österreichs einhalten und raschestmöglich die Bahnstrecke im Unterinntal ausbauen?

Antwort:

Der Brenner - Eisenbahn - Gesellschaft wurde bereits im Jahr 1997 der Bau einer neuen zweigleisigen Eisenbahnstrecke zwischen Wörgl und Baumkirchen übertragen, wofür ca. 17 Mrd. ATS durch die Schieneninfrastrukturfinanzierungs - Gesellschaft gebunden wurden. Die Brenner - Eisenbahn - Gesellschaft hat auch bereits die Planungen für diesen Streckenabschnitt zu einem erheblichen Teil fertig gestellt und wird sukzessive die für dieses Vorhaben erforderlichen Genehmigungen, insbesondere auch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erwirken.

Eine externe Untersuchung dieses Vorhabens hat nunmehr kürzlich gezeigt, dass auf Grund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens eine Realisierung erst mittelfristig, d.h. etwa in 10 bis 15 Jahren, erforderlich ist. Dies insbesondere auch deshalb, weil die Österreichischen Bundesbahnen die bestehende Strecke zwischen Wörgl und Innsbruck in den letzten Jahren zu einer der modernsten Strecken Österreichs ausgebaut haben, wodurch unter anderem auch erhebliche zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden konnten, welche bei weitem noch nicht ausgeschöpft sind. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass die Notwendigkeit des Ausbaus im Unterinntal im engen Verhältnis mit der Errichtung des Brenner - Basistunnels zu beurteilen ist. Angesichts der derzeit in Vergabe befindlichen Finanzierungsstudie für den Brenner - Basistunnel erscheint es sinnvoll, deren Ergebnisse hinsichtlich alternativer Finanzierungsmöglichkeiten für den Brenner - Basistunnel als Entscheidungsgrundlage für die Ausbaumaßnahmen entlang der

Brennerachse heranzuziehen. Im Hinblick darauf, dass diese Studie im Einvernehmen mit der Europäischen Kommission sowie mit Deutschland und Italien vergeben werden soll, ist davon auszugehen, dass hinsichtlich der oben angeführten Vorgangsweise auch internationaler Konsens besteht.

Frage 2:

Sehen Sie eine Chance, dass eine Querfinanzierung der Straße zur umweltfreundlichen Bahn im Interesse der anrainenden Bevölkerung von der EU ermöglicht wird? Sehen Sie Chancen für eine höhere Brennermaut zur Finanzierung neuer Bahntrassen oder gar einer Tiroler Alpentransversale?

Antwort:

Es ist ein erklärtes Ziel meinerseits, die in der EU bereits seit Jahren geführte Diskussion über die Einführung der Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr durch die Anlastung der externen Kosten, d. h. der gesamten Infrastrukturkosten und der durch Lärm, Abgase, Stau, Unfallfolgen verursachten Kosten, voranzutreiben und in diesem Zusammenhang mit Nachdruck zu fordern, dass die EU die besondere Sensibilität des Alpenraums und die Notwendigkeit anerkennt, dass über entsprechende Transitgebühren eine weitgehende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Schiene oder den kombinierten Verkehr erreicht werden muss.

Voraussetzung für die Verwirklichung des Anliegens nach Einbeziehung der externen Kosten und nach Querfinanzierung der Eisenbahninfrastruktur wäre eine Neufassung der EU - Wegekostenrichtlinie. Dafür müsste die Kommission einen entsprechenden Vorschlag vorlegen und dieser die notwendige Einstimmigkeit im Rat erhalten.

Ich habe daher bereits anlässlich meines ersten Gesprächs mit EU - Kommissarin De Palacio am 14. Dezember 2000 darauf gedrängt, dass die Kommission so rasch wie möglich einen entsprechenden Vorschlag zur Änderung der geltenden EU - Wegekostenrichtlinie vorlegt. Dieser sollte das Konzept der „sensiblen Gebiete“ und die Notwendigkeit spezifischer Maßnahmen in diesen Gebieten im Gemeinschaftsrecht verankern sowie sicherstellen, dass in „sensiblen Gebieten“ zur Querfinanzierung der Schieneninfrastruktur entsprechende Gebühren eingehoben werden dürfen.

Die Kommissarin versicherte in diesem Zusammenhang, dass im Rahmen der Überlegungen für das Weißbuch Verkehr unter anderem auch die Möglichkeit zur globaleren Finanzierung der Verkehrsträger geprüft werden soll und bei Einverständnis des Rates auch eine entsprechende Änderung der EU - Wegekostenrichtlinie in Angriff genommen werden wird.

Frage 3:

Werden Ökopunktesünder auf dem Tiroler Straßennetz tatsächlich bestraft werden? Wann werden Sie die dafür notwendigen Daten endlich dem Tiroler Landeshauptmann Weingartner zur Verfügung stellen zu können?

Antwort:

Die Zuständigkeit sowohl für Verkehrskontrollen als auch für die verwaltungsstrafrechtliche Ahndung von Verstößen gegen das Ökopunktesystem liegt bei den Bundesländern. In Anbetracht der Bedeutung eines effizienten Kontrollsystems im Rahmen des Ökopunktesystems und der Intensivierung und Optimierung der Kontrolltätigkeit der Länder in diesem Zusammenhang habe ich bereits am 22. Jänner d. J. die Länder aufgefordert, umgehend die entsprechenden Schritte zur Verfolgung illegaler Transitfahrten durch Österreich zu setzen und mir bis Ende Jänner 2001 über die gesetzten Schritte zu berichten.

Entgegen anderweitiger Behauptungen wurden den Bundesländern alle für die Verfolgung illegaler Transitfahrten durch Österreich erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt.

Angesichts der jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit der Reduzierung des Ökopunktekontingents im Jahr 2001, die sich bereits bei der Zuteilung der zweiten Tranche mit 500.000 Ökopunkten zu Buche schlägt, habe ich im Hinblick auf die Durchsetzung der Einhaltung der Ökopunktepflicht erneut alle Landeshauptleute auf dieses Problem und die Notwendigkeit effizienter Kontrollen hingewiesen und gehe davon aus, dass die Länder ihrer diesbezüglichen Verpflichtung von Amts wegen, wie es rechtlich geboten ist, nachkommen.

Da eine vollständige Berichterstattung durch die Bundesländer über die gesetzten Maßnahmen bis dato nicht erfolgt ist, kann die Frage, ob Ökopunktesünder auf dem Tiroler Straßennetz tatsächlich bestraft werden, von mir derzeit nicht beantwortet werden.

im übrigen verweise ich auf meine Anfragebeantwortung zu Nr. 2030/J - NR/2001 sowie 2169/J - NR/2001.

Frage 4:

Sind erhebliche Verkehrszunahmen seit Inkrafttreten der Schweizer Lkw - Maut durch zusätzlichen Umwegtransit festzustellen? Welche Maßnahmen sehen Sie geeignet, um den Umwegtransit zu reduzieren?

Antwort:

Da die Einführung der Schweizer Lkw - Maut, verbunden mit der Einführung von 40 - Tonnen - Kontingenten für den Lkw -Transitverkehr durch die Schweiz erst mit 1.1.2001 erfolgt ist, stehen detaillierte Studien betreffend die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf den Umwegtransit durch Österreich noch nicht zur Verfügung und wären zu diesem Zeitpunkt wohl auch noch nicht sehr aussagekräftig.

Ich gehe jedenfalls davon aus, dass die schrittweise Aufhebung des 28 - Tonnen - Limits im Transit durch die Schweiz zu einer Rückverlagerung des bestehenden Umwegverkehrs am Brenner führen wird, sofern es gelingt, die Rahmenbedingungen in Österreich (insbesondere auch bezüglich der Brennermaut) beizubehalten.

Frage 5:

Wie wird nach dem EuGH - Urteil im laufenden Jahr eine Kürzung der Ökopunkte vorgenommen werden? Werden Sie sich dafür einsetzen, dass bereits in den

nächsten Wochen von der Kommission nur reduziert Ökopunkte ausgegeben werden?

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 des Beitritts Österreichs zur EU mit ausdrücklicher Zustimmung aller Mitgliedstaaten vereinbarten und vertraglich verankerten Schutzklausel ersucht.

In der Sitzung des Ökopunkteausschusses vom 14. Februar 2001 wurde die neuerliche Anwendung der 108% - Klausel im Jahr 2001 und damit verbundene weitere Kürzung der Ökopunkte erstmals diskutiert. Dabei informierte die Kommission die Mitgliedstaaten darüber, dass gemäß den zu diesem Zeitpunkt 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 Ökopunktekontingentes im Ausmaß von voraussichtlich knapp unter einer Million Ökopunkten erforderlich sein wird.

Im Lichte des Beschlusses des Präsidenten des EuGH vom 23.2.2001 habe ich Verkehrskommissarin De Palacio bereits am 27.2.2001 ersucht, in Entsprechung dieses Beschlusses, die gesamte Reduktion der Ökopunkte im Jahre 2001 vorzunehmen, die seitens der Kommission notwendigen Schritte zu setzen und die erforderliche Reduktion der Ökopunkte bereits bei der Zuteilung der zweiten Tranche für 2001 zu berücksichtigen, um mögliche Engpässe in der zweiten Jahreshälfte 2001 zu vermeiden. Die Kommission hat daher bei der Zuteilung der zweiten Tranche 500.000 Ökopunkte einbehalten. Dieselbe Reduktion wurde auch für die Zuteilung der dritten Tranche 2001 angekündigt.

Frage 6:

Was werden Sie unternehmen, um den Transitverkehr vermehrt auf die Bahn zu verlagern? Werden Sie in Italien und Deutschland weitere zusätzliche Zugspaare für den Brenner vereinbaren?

Antwort:

Gegenwärtig wird der kombinierte Verkehr im Rahmen des zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und den Österreichischen Bundesbahnen geschlossenen gemeinschaftlichen Vertrages gefördert, wobei die Förderung in der Anlage 3 des Vertrages konkretisiert ist. Dies ist auch für die Zukunft vorgesehen.

Zu der Frage, ob ich mit Italien und Deutschland weitere zusätzliche Zugspaare für den Brenner vereinbaren werde, darf ich feststellen, dass diese Entscheidung bei den dafür zuständigen Unternehmen ÖBB und ÖKOMBI liegt, welche Gesellschaften mit eigener Rechtspersönlichkeit sind und somit ihre Entscheidungen nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu treffen haben.

Frage 7:

Was werden Sie unternehmen, um eine Verlängerung des Transitvertrages über das Jahr 2003 zu erreichen?

Antwort:

Der Transitvertrag bzw. das Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages schreibt grundsätzlich vor, dass der Transitvertrag mit 31. Dezember 2003 auslaufen und der *acquis*, welcher keine generellen mengenmäßigen 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 wird, 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 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 habe EU - Verkehrskommissarin De Palacio bereits mit Nachdruck auf die Notwendigkeit hingewiesen, dass diese Studie so rasch wie möglich durchgeführt wird und die aufgrund der Ergebnisse der Studie durchzuführenden Maßnahmen so rasch wie möglich umgesetzt werden.

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