

2167/AB XXI.GP
Eingelangt am: 17.05.2001

BUNDESMINISTERIUM für
VERKEHR, INNOVATION
und TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2185/J - NR/2001 betreffend Versäumnisse der Klimaschutzpolitik im Verkehrssektor, die die Abgeordneten Dr. Rada und GenossInnen am 21. März 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche Maßnahmen planen Sie als Verkehrsministerin, um die Emissionen klimawirksamer Gase im Rahmen eines Nationalen Klimaschutzprogramms zu verringern?

Antwort:

Österreich hat sich im Rahmen des Kyoto - Protokolls zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen bis zum Abrechnungszeitraum 2008 - 12 um 13% zum Bezugsjahr 1990 verpflichtet. Um dieses Ziel zu erreichen, wird unter der Federführung des BMFLUW eine nationale Klimastrategie ausgearbeitet, die selbstverständlich auch Maßnahmen im Verkehrsbereich beinhaltet. Neben ordnungspolitischen Maßnahmen (selektive Geschwindigkeitsbeschränkungen, Parkraumbewirtschaftung) werden auch fiskalische (road pricing für LKW) wie auch bewusstseinsbildende Maßnahmen (Mobilitätsmanagement) im „Kyoto - Verkehrspaket“ zu finden sein. Darüber hinaus wird insbesondere der technologischen Entwicklung große Bedeutung zur nachhaltigen Emissionsreduktion beigemessen, was in der Berücksichtigung von Klimaschutz in den Öffentlichen F&E - Programmen seinen Niederschlag findet. Insgesamt wird getrachtet ein ausgewogenes Bündel an Politiken und Maßnahmen zu entwerfen, das eine faire und gerechte Lastenaufteilung nach dem Verursacherprinzip ermöglichen sollte. Es ist geplant, nach Fertigstellung der Strategie Sektorgruppen zu installieren, die für die erfolgreiche Umsetzung verantwortlich sind.

Frage 2:

Welche Möglichkeiten sehen Sie für die Einführung einer Energiesteuer auf Kerosin?

Antwort:

Aufgrund von Verlauf und Ergebnissen der im Jänner 2001 stattgefundenen Tagung des Umweltkomitees (CAEP) der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in

Montreal müssen die Aussichten für die Einführung einer Mineralölsteuer auf Kerosin sehr pessimistisch beurteilt werden. Dies umso mehr, als die neue US - Administration sich ganz offen gegen das Kyoto - Protokoll ausgesprochen hat und somit der politische Druck auf die internationale Zivilluftfahrt entscheidend abgeschwächt zu werden droht.

Auch Möglichkeiten, im EU - Binnenmarkt eine Kerosinbesteuerung - ev. im Wege einer auch die EU - Zivilluftfahrt erfassenden Energiebesteuerung - einzuführen, sehe ich aufgrund der bilateralen Luftverkehrsabkommen vor allem mit den USA nur sehr eingeschränkt gegeben. Was rechtlich und politisch im Bereich des Möglichen ist wäre entweder klimapolitisch wirkungslos (z. B. Besteuerung des Inlandsflugverkehrs) oder würde zu Wettbewerbsnachteilen (z. B. Besteuerung alleine von EU - Luftverkehrsunternehmen) führen.

Frage 3:

Welche Maßnahmen planen Sie, den öffentlichen Verkehr weiter zu attraktivieren?

Antwort:

1. Grundsätzliches

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die ÖBB auch Leistungen erbringen, die erwerbswirtschaftlich orientierte Unternehmen nicht erstellen würden, da diese keine Gewinnchance zulassen. Es ist jedoch aus verkehrs -, regional -, sozial - und umwelt - politischen Gründen (gesamtwirtschaftliche Interessen) notwendig, die Erstellung von Verkehrsleistungen zu verlangen, die aufgrund einzelwirtschaftlicher Kriterien nicht kostendeckend erbracht werden können und daher ohne gesonderte Beauftragung auch nicht erbracht werden.

So sollen die ÖBB z. B. im Personenverkehr Tarifiermäßigungen gewähren, die aus kommerzieller Sicht nicht rechtfertigbar, aber aus sozialen Gründen unumgänglich sind (Pendler -, Schüler -, Behindertentarife etc.) und im ganzen Bundesgebiet für alle Anspruchsberechtigten einheitlich in gleicher Weise erbracht werden müssen. Verkehrsleistungen aus gesamtwirtschaftlichem Interesse müssen durch den Interessenten (Besteller) beauftragt und auch bezahlt werden. Grundlage dafür ist der mehrjährige Bestellrahmen gemäß § 3 (1) Bundesbahngesetz (BBG) 92.

2. Mehrjähriger Bestellrahmen

Grundlage des Gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrages ist § 3 (1) BBG 92: „... für die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen einen mehrjährigen Bestellrahmen festzulegen“.

Diesem gesetzlichen Auftrag haben der ehemalige Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und der damalige Bundesminister für Finanzen durch den Abschluss eines mehrjährigen Bestellrahmens für die Jahre 1999 bis inclusive 2003 entsprochen. Auf der Grundlage dieses Bestellrahmens sind jeweils jährliche gemeinwirtschaftliche Verträge abzuschließen:

- Der Bestellrahmen für die ÖBB wurde mit 43 Mrd öS für den Bestellzeitraum von 5 Jahren vereinbart
- Jahresbestellvolumen für die ÖBB maximal 8,6 Mrd.

3. Bestellung für das Jahr 2000

Personenverkehr:

- Anlage 1 Ökobonus: 4.800.000.000.- öS
- Anlage 2 Verlagerungs - und Qualitätsbonus: 1.549.000.000.- öS

Güterverkehr:

- Anlage 3 Kombiniertes Verkehr: 900.000.000.- öS
- Anlage 4: Gefährliche Güter: 700.000.000.- öS zuzüglich maximal 200.000.000.- öS Bonus
- Anlage 5: Sonstige Leistungen in Summe: 350.000.000.- öS
 - davon Anschlußbahnförderung: 110.000.000.- öS
 - davon Rückerstattung RIV - Mieten: 40.000.000.- öS
 - davon Rückvergütung Straßenverkehrsbeitrag KV: 40.000.000.- öS
 - davon Sondertarifaktion Rollende Landstraße: maximal 160.000.000.- öS

Bestellungen nach Leistungsarten:

- Leistungsbestellung Personenverkehr: 6.349.000.000.- öS
- Leistungsbestellung Güterverkehr: 2.150.000.000.- öS
- In Summe: 8.499.000.000.- öS.

Frage 4:

Welche Maßnahmen streben Sie an, um den Güterverkehr auf der Bahn zu forcieren?

Antwort:

Die österreichische Verkehrspolitik ist schon seit Jahren darum bemüht, den Güterverkehr weg von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene, Schiff und kombinierter Verkehr zu verlagern. Daher wurde eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um umweltfreundliche Verkehrsarten wie den Schienenverkehr bzw. den kombinierten Verkehr zu fördern.

Zu diesen Fördermaßnahmen für den kombinierten Verkehr zählen - wie bereits erwähnt - verschiedene ordnungspolitische Maßnahmen wie zum Beispiel der Nutzlastausgleich, der im Straßenvor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs höhere Gesamtgewichte erlaubt als im Straßenverkehr generell, liberalisierte Korridore für Verbindungen der Rollenden Landstraße, genau definierte Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot und vom Nachtfahrverbot sowie Belohnungskontingente bzw. Belohnungsökopunkte für die Nutzer der Rollenden Landstraße.

Es werden aber auch finanzielle Anreize zur Nutzung des kombinierten Verkehrs geboten, insbesondere durch die Möglichkeit der Förderung von Investitionen in den kombinierten Verkehr, durch die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Rahmen des kombinierten Verkehrs sowie durch steuerliche Erleichterungen (Kraftfahrzeugsteuer, Straßenbenützungsteuer).

Frage 5:

Werden Sie in absehbarer Zeit ein eigenes verkehrsbezogenes Koyotoprogramm auflegen?

Antwort:

Wie bereits in Beantwortung zu Frage 1 ausgeführt, wird derzeit an der Erstellung der nationalen Klimastrategie gearbeitet, die auch den Verkehrsbereich mitbeinhaltet. Dementsprechend besteht keine Notwendigkeit, ein eigenständiges Verkehrs - Kyotoprogramm auszuarbeiten, da in die Erstellung der nationalen Klimastrategie mein Ressort durch seine Experten intensiv eingebunden ist. Darüber hinaus muss der Verkehr, welcher eine abgeleitete Größe darstellt, im Gesamtsystem Wirtschaft betrachtet werden, um langfristige und nachhaltige Emissionsreduktionen zu erzielen.