

2699/AB XXI.GP

Eingelangt am: 06.09.2001

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2675/J - NR/2001 betreffend Transitvertrag jetzt und in Zukunft, die die Abgeordneten Niederwieser und GenossInnen am 6. Juli 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Sind Ihnen die zitierten Aussagen der EU - Kommissarin Loyola de Palacio bekannt?
Welche Reaktion gab es seitens des Ministeriums bzw. von Ihnen dazu?

Antwort:

Die zitierten Aussagen von Kommissarin Loyola de Palacio sind mir in dieser Form nicht bekannt.

Tatsache ist aber, dass sich die Kommissarin bislang in der Öffentlichkeit stets gegen eine Verlängerung des Ökopunktesystems ausgesprochen hat. Als Reaktion darauf habe ich mich sowohl schriftlich als auch im direkten Gespräch mit der Kommissarin für Verständnis für die Sorgen Österreichs im Zusammenhang mit dem ständig zunehmenden Straßengüterverkehr im sensiblen Alpenraum und den damit verbundenen Belastungen für die betroffene Bevölkerung und die Umwelt eingesetzt. Ich habe mit allem Nachdruck darauf hingewiesen, dass - insbesondere auch im Hinblick auf die geplante Erweiterung der Europäischen Union - auch nach 2003 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 sind.

Dies insofern mit Erfolg, als die Kommissarin anlässlich der am 11. Juli 2001 abgehaltenen ersten Verhandlungsrunde über die notwendige Langfristlösung des Transitverkehrsproblems erstmals erklärt hat, dass sie sich bis zum Vorliegen einer nachhaltigen Lösung auf europäischer Ebene eine Obergangsregelung auf Basis des Ökopunktesystems sehr wohl vorstellen könnte. Dies insbesondere um sicherzustellen, dass zwischen dem Auslaufen des Ökopunktesystems und dem Vorliegen einer europäischen Lösung keine rechtliche Lücke entsteht, die die dauerhafte Absicherung der mittels des Ökopunktesystems nachweislich erzielten Umweltverbesserungen in Frage stellen würde.

Frage 3:

Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand (Stand Juli 2001) der im Transitvertrag formulierten Ziele zwar in folgenden Bereichen?:

Stichwort „Schienenverkehr und kombinierter Verkehr“:

- a) Welche konkreten Maßnahmen wurden bislang getroffen, um die in Teil II (Artikel 3/4/6 und 7 bzw. Anhang 2 und 3) vereinbarten Maßnahmen in Österreich umzusetzen?
- b) Welche Maßnahmen wurden bislang in Deutschland, Italien und den Niederlanden getroffen?
- c) Wie hat sich der Gütertransport auf den Transitrouten bzw. auf der Bahn in den letzten fünf Jahren entwickelt (Angaben der Tonnage bzw. Angabe der Zahl der Fahrten)?
- d) Wie stark hat sich die Differenz zwischen Straßentransit und Transit auf Schienen verringert bzw. vergrößert?
- e) Welche Maßnahmen wurden und werden getroffen um den Umstieg auf die Schiene für die Frächter attraktiver zu machen?

Stichwort "Schadstoffe“:

- a) Um wieviel Prozent konnte die **gesamte** Schadstoff - Belastung durch Transit - LKW bis zum heutigen Zeitpunkt verringert werden (Teil III, Art 11, Pkt 2 und Anhang 5)?
- b) Die Reduktion der NOx - Gesamtemission wird über ein Ökopunktesystem verwaltet: Ist das bis zum Jahr 2001 angestrebte Ziel der Schadstoffreduktion eingehalten worden?
- c) Zu Punkt 4: Am 1. Januar des Jahres 2001 wollte die EU - Kommission eine wissenschaftliche Studie zur Schadstoff - Reduktion vorlegen: Wurde diese Studie vorgelegt. Wenn ja, was waren die Ergebnisse? Wenn nein, wann wird die Studie präsentiert?
- d) Hat die Bundesregierung eigene Studien in Auftrag gegeben, mit welchen die Nachhaltigkeit der Maßnahmen aus dem Transitvertrag hinsichtlich Schadstoffe und Mengenbegrenzung im Falle eines Auslaufens des Vertrages geprüft werden?

Stichwort Lärm“:

- a) Welche Maßnahmen wurden in den letzten zwei Jahren ergriffen, um die Zunahme des LKW - Transits durch Österreich zu reduzieren?
- b) Ist zum Schutze der Anwohner an die Einführung eines generellen LKW - Nachtfahrverbotes gedacht?
- c) Gibt es neue Überlegungen, die technischen Normen für LKW's weiter zu verschärfen, um die Lärmbelastung der Transitstrecken - Anwohner weiter zu vermindern?

Stichwort „Zukunft“:

- 1. Wie schätzen Sie generell die zukünftige Entwicklung des Gütertransportverkehrs innerhalb der Europäischen Union im Hinblick auf eine Verbesserung der Umweltbelastung für die Menschen entlang der österreichischen Haupttransitachsen ein?
- 2. Im Jahr 2000 wurde die Anzahl der ökopunktepflchtigen Fahrten um mehr als acht Prozent überschritten, was für das Jahr 2001 eine Reduktion der Transithahrten bedeuten würde. Wie ist der aktuelle Verhandlungsstand in dieser Causa?
- 3. Sind Sie für die Verlängerung des Transitvertrages über das Jahr 2003 hinaus?

4. Wenn nein, gibt es seitens des Ministeriums alternative Konzepte für eine nachhaltige Verbesserung der Transitsituation?

Antwort:

Stichwort "Schienenverkehr und kombinierter Verkehr":

a) und b)

In Umsetzung des Transitvertrages insbesondere der im Teil II der selbigen normierten Artikeln 3, 4, 6 und 7 bzw. Anhang 2 und 3 schloss das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit den Österreichischen Bundesbahnen einen gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrag der unter anderem in der Anlage 3 den kombinierten Verkehr und in der Anlage 5 sonstige gemeinwirtschaftliche Leistungen zum Gegenstand hat.

Die Anlage 3 "Kombinierter Verkehr" regelt die Bestellungen für Beförderungen im Kombinierten Verkehr in Form eines Fixbetrages (900 Mio öS) und eines Bonus - Malus - Systems. Das bedeutet, dass sich der vereinbarte Fixbetrag um jenen Prozentsatz erhöht oder vermindert, welcher der in Prozenten ausgedrückten Steigerungs - oder Minderungsrate gegenüber den Sendungszahlen des Vorjahres entspricht. Kostensteigerungen, Tarifänderungen, Betriebsverluste etc. haben keinen Einfluss auf die Zahlungen.

Zur Erhöhung der Flexibilität ,wurde jedoch vereinbart, dass die nachtragebedingte Streichung oder Neueinführung einzelner RoLa - Züge sowie die nachfragebedingte Neueinführung oder Streichung einer gesamten RoLa - Verbindung keinen Einfluss auf die Höhe des Fixbetrages hat, sondern nur über das Bonus - Malus - System wirkt.

Für 2000 wurde außerdem vereinbart, dass regelmäßige Qualitätskontrollen durch - zuführen sind und das Auslastungsrisiko und Preisrisiko im DB - Verkehr bei den ÖBB liegen.

Die folgende Tabelle zeigt die entsprechenden Zahlungen des Verkehrsressorts an die ÖBB: (Beträge in Mio S)

	1996	1997	1998	1999	2000
Fixbetrag	1.100	1.100	1.100	1.100	900
Bonus	11,5	42,0	60,0	58,5	157,0
Bonus	11,5	42,0	60,0	58,5	157,0
Insgesamt	1.111,5	1.142,1	1.160,0	1.158,5	1.057,0

Zusätzlich wurde für 2000 vereinbart dass die ÖBB gemeinsam mit dem BMVIT ein Konzept erstellen werden, dass Investitionen in Terminals von EU - Beitrittsstaaten vorsieht (z.B. Koper, Marburg, Raab, Preßburg, Krakau etc.), welche durch die ÖBB aus dem Fixbetrag von 900 Mio öS zu finanzieren sind.

Mit den anderen EU - Staaten, insbesondere mit Deutschland und Italien, besteht eine enge Kooperation einerseits auf Ebene der Ministerien und andererseits durch die beteiligten Bahnunternehmen um den Verkehr auf den Transitrouten optimal abwickeln zu können (Trassenmanagement, Zugübernahmen etc.)

c) und d)

Vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurde im Rahmen des Projektes „Alpenquerender Güterverkehr“, das das Ressort gemeinsam mit der Schweiz und Frankreich im vergangenen Jahr durchgeführt hat, eine Studie „Alpen - querender Güterverkehr durch Österreich, Veränderungen von 1994 bis 1999“ durchgeführt. Im Kapitel 3 Ergebnisse ist die Tabelle "Vergleich des alpenquerenden Güterverkehrsaufkommens 1994 und 1999 an den österreichischen Übergängen für die einzelnen Verkehrsträger“ (liegt in Kopie bei) enthalten, die für die Verkehrsträger Straße und Schiene die Ladung in Tonnen in den Jahren 1994 und 1999, die absoluten Veränderungen und die Veränderungen in Prozent angibt.

Die Anzahl der Fahrten ist in dieser Tabelle nicht ausgewiesen. Wohl aber enthält Kapitel 3 Tabellen als "Gegenüberstellung der alpenquerenden Güterfahrten 1994 und 1999 nach Fahrzeugart und zulässigem Gesamtgewicht“ für die Alpenübergänge Reschen, Brenner, Tauern, Schober und Wechsel und zwar als Summe der Fahrten von LKW, von LKW mit Anhänger und von Sattelschleppern:

Reschen	1994: 56.460 Fahrten
	1999: 89.239 Fahrten
Brenner	1994: 1.077.904 Fahrten
	1999: 1.549.709 Fahrten
Tauern	1994: 423.200 Fahrten
	1999: 663.789 Fahrten
Schober	1994: 690.000 Fahrten
	1999: 1.161.822 Fahrten
Wechsel	1994: 800.000 Fahrten
	1999: 1.051.430 Fahrten

Über die Transitanteile gibt die Studie keine Auskunft. Eine Aussage d) "wie stark hat sich die Differenz zwischen Straßentransit und Transit auf Schienen verringert bzw. vergrößert“ kann aus einer Studie des Schweizer Bundesamtes für Raumentwicklung, Abteilung Verkehrskoordination, gemacht werden. In der als Beilage angeschlossenen Tabelle Alpenquerender Transit - Güterverkehr sind für die österreichischen Alpenübergänge folgende Zahlen ausgewiesen:

Reschen	1994: Straße: 0,5 Mio t	
	1999: Straße 0,7 Mio t	
Brenner	1994: Straße: 15,5 Mio t	Schiene: 717 Mio t
	1999: Straße 23,3 Mio t	Schiene: 717 Mio t
Tauern	1994: Straße: 1,7 Mio t	Schiene: 1,6 Mio t
	1999: Straße 3,7 Mio t	Schiene: 2,1 Mio t

Schober

1994: Straße: 0,7 Mio t Schiene: 0,0 Mio t

1999: Straße 2,1 Mio t Schiene: 0,1 Mio t

Wechsel

1994: Straße: 0,3 Mio t Schiene: 0,0 Mio t

1999: Straße 1,4 Mio t Schiene: 0,0 Mio t

e)

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 bzw. den Umstieg auf diese Verkehrsarten für die Frachter attraktiver zu gestalten.

Zu diesen Fördermaßnahmen für den kombinierten Verkehr zählen 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 Nachtfahrverbot sowie Belohnungskontingente bzw. Belohnungspunkte 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, Straßenbenutzungsabgabe).

Die Anlage 5 "sonstige gemeinwirtschaftliche Leistungen" des gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrages mit den ÖBB regelt die Bestellungen für die

o Errichtung, Erhaltung und Erweiterung von Anschlussbahnen, wobei die Förderungen projektbezogen gegeben werden. Ziel ist die Gewinnung bzw. Sicherung von Güterverkehrssubstrat für die Schiene, wobei der Förderungsempfänger für einen bestimmten Zeitraum ein bestimmtes Güteraufkommen auf der Schiene garantieren muss. Für 2000 wurde ein Förderungsvolumen von je 110 Mio ÖS für diesen Zweck vereinbart.

o Rückvergütung des Straßenverkehrsbeitrages im Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr in Österreich. Mit dieser Maßnahme werden Lastkraftwagen, die zumindest auf einer Teilstrecke den kombinierten Verkehr auf der Schiene in Anspruch nehmen, die Straßenverkehrsbeiträge rückerstattet. Dabei handelt es sich sowohl um Fahrzeuge für den begleiteten (Rola) als auch für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (Wechselaufbauten, Sattelaufleger, Container und ACTS). Dabei werden pro Beförderung sowie

eines Kraftfahrzeuges, einer Fahrzeugkombination oder eines Sattelanhängers (RoLa) 8 E, sowie für die Beförderung eines Wechselaufbaus oder Containers zwischen 4 und 8 E erstattet. Für das Jahr 2000 wurden 40 Mio öS vereinbart.

o Erstattung von RIV - Mieten:

Das Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) sieht vor, dass jede an diesem Übereinkommen teilnehmende Bahn für die auf ihrem Netz leer oder beladen befindlichen fremden Güterwagen für die Dauer ihres Aufenthaltes auf ihrem Netz eine RIV - Miete zahlen müssen. Da viele - vor allem osteuropäische - Bahnen aufgrund deren überaltertem Wagenmaterial sowie aufgrund von Liquiditätsproblemen die den ÖBB zu entrichtenden RIV - Mieten nicht bezahlen können, entsteht den ÖBB hieraus ein Einnahmefall, für den im Rahmen des Vertrages über gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausmaß von 40 Mio öS jährlich Abgeltungen vereinbart wurden.

- Sonderrabatte für Rollende Landstraßen (Aufbaurabatte): Diese Maßnahme wurde zur Erhöhung der Akzeptanz der Rollenden Landstraße insbesondere durch das Inntal (Auslastung) und für die Sperre des Mont - Blanc - und Tauerntunnel eingeführt.

Die Beträge für „sonstige gemeinwirtschaftliche Leistungen“ entwickelten sich in den Jahren 1996 bis 2000 wie folgt: (in Mio ÖS)

	1996	1997	1998	1999	2000
Sonstige Leistungen	300	300	421	300	350

Stichwort „Schadstoffe“:

a) bis c)

In Beantwortung der Fragen a) bis c) zum Stichwort "Schadstoffe" wird beiliegend der Bericht der Kommission an den Rat über den Straßengütertransitverkehr durch Österreich, KOM (2000) 862 endgültig, 21. Dezember 2000 übermittelt.

Ausdrücklich hervorheben möchte ich in diesem Zusammenhang, dass die Kommission in diesem Bericht die Notwendigkeit spezifischer langfristiger Lösungen bestätigt, indem sie 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.

Als Reaktion auf meine nachdrückliche Bitte, diese Studie, von der ich mir spezifische Maßnahmen zur dauerhaften, über 2003 hinausgehenden Absicherung der durch das Ökopunktesystem erreichten Umweltverbesserungen erwarte, so rasch wie möglich und in enger Zusammenarbeit mit Österreich durchzuführen, hat die Kommissarin bereits schriftlich zugesagt, dass diese Studie noch heuer in Auftrag gegeben wird.

d)

Parallel zu den Bemühungen meines Ressorts im Zusammenhang mit der von der Kommission angekündigten Studie zur dauerhaften Absicherung der aus dem Ökopunktesystem resultierenden Umweltverbesserungen hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eine Studie "Langfristlösung Güterfernverkehr" in Auftrag gegeben, deren Ziel es war, Maßnahmenvorschläge zur Reduktion der negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs zu beurteilen und darauf aufbauend eine Strategie für eine langfristige Verminderung dieser negativen Auswirkungen zu erarbeiten. Die vorläufigen Ergebnisse dieser Studie zeigen, dass die von den Gutachtern vorgeschlagene Gesamtstrategie auch die von der Kommission im Rahmen des Weißbuchs beabsichtigten Maßnahmen zur Anlastung der externen Kosten über die Mauten und Schaffung der Möglichkeit der Querfinanzierung.

Stichwort „Lärm“:

a)

Siehe hiezu die Antwort auf Frage e) (Stichwort „Schienenverkehr und kombinierter Verkehr“)

b)

Bereits unter meinen Amtsvorgängern wurden die rechtlichen und sachliche Voraussetzungen für die Erlassung von Fahrverboten durch entsprechende Gutachten geprüft. Mein Amtsvorgänger hat Auftrag gegeben, diese Arbeiten zu aktualisieren, um im gegebenen Zeitpunkt eine aktuelle und taugliche Entscheidungsgrundlage zu haben. Diese Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen.

c)

Die Grenzwerte für Lärmemissionen von Kraftfahrzeugen werden in §8 KDV 1967 festgelegt. Mit dem Beitritt zur Europäischen Union wurde auch die EU - Richtlinie 92/97/EWG über den Geräuschpegel ins nationale Recht umgesetzt.

In Österreich war man bereits sehr früh bemüht, Maßnahmen zur Verminderung der Lärmbelästigungen zu realisieren. So wurde mit der 28. KDV - Novelle (BGBl. 183/1989) der "lärmarme LKW" definiert. Neben einer Verminderung des Betriebsgeräusches in Abhängigkeit von der Motorleistung wurden auch das Motorbremsgeräusch, das Rundumgeräusch sowie das Druckluftgeräusch begrenzt. Die Vorreiterrolle Österreichs zeigt sich auch darin, dass es ähnliche Bestimmungen bislang nur in sehr wenigen Staaten gibt.

Durch die schrittweise Absenkung der Lärmgrenzwerte und die daraus folgenden technischen Maßnahmen zum Erreichen des niedrigeren Lärmemissionsniveaus änderten sich die Anteile der einzelnen Verursacher am Gesamtgeräusch in der beschleunigten Vorbeifahrt. Die Motoren wurden gekapselt, sodass diese heute nur mehr zu einem Viertel zu den Gesamtgeräuschemissionen beitragen. Als weitere Lärmquellen sind das Auspuffsystem und der Antriebsstrang zu nennen. Der Anteil des Reifen/Fahrbahnlärms hat sich jedoch durch die Verringerung der Lärmemissionen der bereits genannten Schallquellen, relativ gesehen, vergrößert

Um das Ziel eines wirksamen Schutzes der Bevölkerung vor Verkehrslärm zu erreichen, sollte bei der Richtlinie 92/97/EWG in zwei Stufen vorgegangen werden. Im Zuge der Entwicklung von besseren Lärmstandards war man sich auch innerhalb der EU des zunehmenden Anteils des Reifenabrollgeräusches sehr wohl bewusst. Neben der Senkung der Grenzwerte für die Vorbeifahrt (Stufe 1, bereits umgesetzt), mit der die Vorschriften für die Geräuschpegel der mechanischen Teile so weit wie möglich verschärft wurden, sollten in einer zweiten Stufe weitere Maßnahmen zur Begrenzung des Abrollgeräusches von Luftreifen auf den Fahrbahnbelag gesetzt werden. Ein entsprechender Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/23/EWG über Reifen von Kraftfahrzeugen wurde von der Europäischen Kommission bereits im Jahr 1998 vorgelegt. Damit werden Grenzwerte sowie Messverfahren für die Lärmemissionen von Reifen vorgeschrieben. Bei der Festlegung von Anforderungen für das Abrollgeräusch sind neben den umweltbezogenen - jedoch auch die sicherheitstechnischen Parameter zu berücksichtigen. Dies führte neben den Grenzwerten selbst zu langen Diskussionen in Rat und Parlament, sodass man sich letztendlich erst im Vermittlungsverfahren im März 2001 auf einen Kompromiss einigen konnte.

In all den Diskussionen sprach sich Österreich jedoch stets für eine rasche Verabschiedung der Richtlinienänderung aus, unter Berücksichtigung einer schrittweisen Verschärfung der Grenzwerte.

Durch diesen Vorschlag werden nun in Zukunft auch die Abrollgeräusche vermindert werden. Untersuchungen haben gezeigt, dass sich die Geräuschemissionen - ausgehend vom derzeitigen Fahrzeugkollektiv - bei lärmarmen Lkw's unter Verwendung von "lärmarmen" Reifen auf entsprechende lärmindernden Fahrbahndecken (Drainasphalt) um ca. 5 dB(A) vermindern werden.

Stichwort „Zukunft“:

1., 3. und 4.

Gemäß einer Prognose der Kommission wird der Güterverkehr in der Europäischen Union bis 2010 um 38 %, der Personenverkehr um 24 % ansteigen. Ohne entsprechende Maßnahmen hinsichtlich einer ausgewogeneren und verträglicheren Aufteilung des Güterverkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger wird der Straßengüterverkehr in diesem Zeitraum um 50 % zunehmen. Eine entsprechende Zunahme der Belastungen für die Menschen und die Umwelt entlang der europäischen, und insbesondere auch der Österreichischen Haupttransitrouten, die Großteils durch ökologisch sensible Gebiete führen, wäre die Folge.

Die von meinem Ressort angestrebte, über das Jahr 2003 hinausgehende, langfristige Lösung der Transitverkehrsproblematik muss daher gewährleisten, dass der Zunahme des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsüberlastung, des Lärms und der Umweltverschmutzung entgegengewirkt. die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene gefördert und insbesondere die Möglichkeit eröffnet wird, den Straßengüterverkehr über die Errichtungs - und Erhaltungskosten hinaus mit externen Kosten (u.a. Umwelt - , Unfallfolge und Staukosten) zu belasten, sowie eine Querfinanzierung der Schieneninfrastruktur in ökologisch sensiblen Gebieten vorzunehmen.

Die Europäische Kommission hat bereits zugesagt, so schnell wie möglich entsprechende Vorschläge für konkrete Maßnahmen in diesem Sinne vorzulegen.

Damit aber keinesfalls eine rechtliche Lücke zwischen dem Auslaufen des Transitvertrages bzw. Protokolls Nr.9 der Beitrittsakte Österreichs mit Jahresende 2003 und der Umsetzung der „Langfristlösung“ entsteht, müssen aus österreichischer Sicht - auch im Hinblick auf die geplante Erweiterung der Union - vorsorglich Übergangsmaßnahmen (wie z.B. eine Verlängerung des Ökopunktesystems) vereinbart werden, die geeignet sind, die durch die Anwendung des Protokolls Nr. 9 erreichten Verbesserungen für die Umwelt zu sichern und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu erhalten.

2.

Die Kommission hat dem Ökopunkteausschuss keinen Verordnungsvorschlag zur außerordentlichen Reduktion der Ökopunkte im Jahr 2001 zur Abstimmung vorgelegt.

Diese Vorgangsweise wird von der Kommission - unterstützt von einigen Mitgliedstaaten - mit der Behauptung gerechtfertigt, dass die Ökopunktestatistik des Jahres 2000 mit Unsicherheiten behaftet sei, sodass die Überschreitung des 108% - Limits nicht eindeutig sei.

Die von der Kommission behaupteten Unsicherheiten lägen darin, dass die in der Ökopunktestatistik für das Jahr 2000 enthaltenen Transitfahrten - das heißt als Transitfahrt deklarierten Fahrten - auch Fahrten beinhalte, die eigentlich bilaterale Fahrten seien. Bringe man diese in Abzug, so ergebe dies eine Überschreitung des 108% - Limits von nur 108,6%. Hinzu käme laut Europäischer Kommission, dass bei etlichen als Transitfahrt deklarierten Fahrten nur eine Einreise - , jedoch keine zuordenbare Ausreiseinformation vorliege. Die Kommission vermutet, dass hier ebenfalls ein bestimmter Anteil an bilateralen bzw. ökopunktebefreiten Fahrten beinhaltet sei. Eine Überschreitung der 108% - Schwelle sei somit keineswegs sicher.

Diese Haltung der Kommission steht im Widerspruch zu ihren bisherigen Aussagen, wonach lediglich die eindeutig und unzweifelhaft als bilateral einzustufenden als Transitfahrten deklarierten Fahrten in Abzug zu bringen seien. Die ganze Argumentation der Kommission und einiger Mitgliedstaaten (vor allem Deutschland, Italien und Belgien) läuft grundsätzlich auf eine völlige Neuinterpretation der Ökopunktestatistik hinaus.

Von österreichischer Seite wurde und wird auf allen Ebenen nachdrücklich festgehalten, dass gemäß Ökopunktestatistik für das Jahr 2000 die 108% - Schwelle eindeutig überschritten ist. Die Ökopunktestatistik wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Protokolls Nr. 9 erstellt und ergibt eine Überschreitung von 113,8%. Weiters wurde nachdrücklich festgehalten, dass rechtlich und faktisch nur die Deklaration einer Transitfahrt das entscheidende Kriterium hinsichtlich der Beurteilung, ob es sich bei einer Fahrt um eine Transitfahrt im Sinne der Definition des Protokolls Nr. 9 handelt oder nicht, sein kann. Diese Rechtsauffassung wird auch vom Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes und dem Völkerrechtsbüro des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten geteilt.

Die nunmehrige Neuinterpretation der Ökopunktestatistik bedeutet de facto eine Außerkraftsetzung der 108% - Klausel über den Umweg der Statistik, nachdem es der Europäischen Kommission bislang nicht gelungen ist, den Rat zur Verabschiedung ihres - ebenfalls rechtswidrigen - Vorschlags zur Abschaffung der 108% - Klausel zu veranlassen. Die österreichische Delegation protestierte daher energisch gegen das Vorgehen der Europäischen Kommission, das im Widerspruch zu den Bestimmungen des Transitprotokolls steht und deponierte, dass sich Österreich unter diesen Umständen neuerlich gezwungen sehen könnte, den Klagsweg beim EUGH wegen Untätigkeit der Europäischen Kommission zu beschreiten.

Am 25. Juli 2001 ist das Kommissionskollegium bedauerlicherweise dem Vorschlag der zuständigen Kommissarin gefolgt, den Vorschlag zur Reduzierung der Ökopunkte im Jahr 2001 aufgrund der von der Kommission behaupteten statistischen Unsicherheiten zurückzuziehen. Daraufhin habe ich im Einvernehmen mit dem Bundeskanzleramt und dem Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten veranlasst, dass die erforderlichen rechtlichen Schritte inklusive der Beantragung einer Einstweiligen Verfügung zur Klagseinreichung gesetzt werden. Ich halte diese Vorgangsweise zur Wahrung der österreichischen Rechtsposition und Einhaltung des Transitprotokolls sowie insbesondere zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor den schädlichen Auswirkungen des Straßengütertransitverkehrs für geboten.

3 Ergebnisse

3.1 Übersicht: Güterverkehr Alpenübergänge Österreich 1994-1999

Vergleich Alpenübergänge
Nach Verkehrsmittel
Nach Verkehrsrelation
Nach Gütergruppen

Ladung in t 1994	Verkehrsträger					Summe
Ladung in t 1999	Strasse	Schiene				
Veränderung absolut		Bahn, Wagenladung	Rollende Landstrasse	Bahn, UKV	Schiene gesamt	
Veränderung in %						
Reschenpass	793486	0	0	0	0	793486
	1182099	0	0	0	0	1182099
	388613	0	0	0	0	388613
	49,0	0,0	0,0	0,0	0,0	49,0
Brenner	17351520	3632315	1958673	2673532	8264521	25616041
	25235432	2780643	2171184	3269154	8220981	33456412
	7883912	-851673	212510	595622	-43541	7840371
	45,4	-23,4	10,8	22,3	-0,5	30,6
Tauern	4673455	4428618	245037	671570	5345225	10018680
	8188174	4097547	884401	629477	5611426	13799599
	3514719	-331071	639364	-42092	266200	3780920
	75,2	-7,5	260,9	-6,3	5,0	37,7
Schoberpass	6874266	3391799	343807	253111	3988717	10862983
	11224206	4188728	0	385753	4574481	15798687
	4349940	796929	-343807	132642	585764	4935704
	63,3	23,5	-100,0	52,4	14,7	45,4
Semmering	3722745	5811451	0	256416	6067867	9790612
	4045518	8995241	0	309568	9304808	13350327
	322773	3183790	0	53152	3236942	3559715
	8,7	54,8	0,0	20,7	53,3	36,4
Wechsel	5997763	361957	0	1239	363196	6380959
	8190379	nicht erhoben	0	nicht erhoben	nicht erhoben	
	2192616	0	0	0	0	
	36,6	0,0	0,0	0,0	0,0	
Bruckneudorf	3525658	nicht erhoben	nicht erhoben	nicht erhoben	nicht erhoben	
	7953637	2350300	1243715	92988	3687003	11640640
	4427979					
	125,6					
Summe (Bahn und	42938893	17264183	2547518	3854629	23666330	57081803
Summe ohne	66019445	20062159	3055585	4593952	27711696	77587125
Bruckneudorf und	23080552	2797975	508067	739323	4045365	20505322
Wechsel)	53,8	16,2	19,9	19,2	17,1	35,9

Tabelle: Vergleich des alpenquerenden Güterverkehrsaufkommens 1994 und 1999 an den österreichischen Übergängen für die einzelnen Verkehrsträger.