

806/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 755/J - NR/2000, betreffend EU - Transitausschuss: Das Ende der österreichischen Anti -Transitpolitik, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 11. Mai 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1 bis 4:

Mein Ressort hat die Kommission bereits mit Schreiben vom 18. Oktober 1999 offiziell davon in Kenntnis gesetzt, daß aus den Prognosen der ökopunktepflchtigen Gesamttransitfahrten 1999 deutlich hervorgeht, daß die Basisfahrten 1991 im Jahr 1999 jedenfalls um mehr als 8 % überschritten werden und die Kommission unter Berufung auf Artikel 11, Absatz 2 c) des Protokolls Nr.9 des Beitrittsvertrages aufgefordert, die in diesem Fall für die Ermittlung der Zahl der Ökopunkte für das Jahr 2000 in Anhang 5, Absatz 3 des Protokolls vorgesehenen Reduktions - maßnahmen zu ergreifen.

Die erste Sitzung des Ökopunkteausschusses zu dieser Frage wurde von der Kommission jedoch erst am 2. März 2000 einberufen, wobei zu diesem Zeitpunkt die Durchführung der gesamten Ökopunktereduktion im Jahr 2000 praktisch noch möglich gewesen wäre. Obwohl dies von österreichischer Seite mehrmals aus -

drücklich verlangt wurde, wurde bei dieser Sitzung aber bedauerlicherweise keine Abstimmung über die zu treffenden Maßnahmen (Vornahme der gesamten Reduktion im Jahr 2000) abgehalten.

Um darauf hinzuwirken, daß es zu keinen weiteren Verzögerungen im Verfahrensablauf kommt, habe ich daher umgehend die Initiative zu einem bilateralen Gespräch mit EU - Verkehrskommissarin Loyola De Palacio ergriffen. Anlässlich dieses Gespräches, welches am 27. März 2000 stattfand, schlug die Kommissarin vor, daß die notwendige außerordentliche Reduktion der Ökopunkte aufgrund des Zeitfaktors und aus Gründen der praktischen Durchführbarkeit nicht zur Gänze im letzten Drittel des Jahres 2000, sondern in einer kontinuierlichen Kurve über die gesamte Laufzeit des Ökopunktesystems bis zum Ende des Jahres 2003 vorgenommen werden sollte.

Ich betonte meinerseits, daß eine derartige kontinuierliche Reduktion der Ökopunkte aus österreichischer Sicht jedenfalls nur unter der Voraussetzung akzeptiert werden könnte, daß diese Art der Reduktion zu einem besseren Ergebnis hinsichtlich der Gesamtzahl der Transitfahrten durch Österreich bis 2003 führt, als bei einer strikteren Auslegung der Bestimmungen des Protokolls Nr.9 erzielbar wäre.

Die Kommissarin bestätigte, daß durch das vorgesehene Ausmaß der Reduktion und durch die Aufteilung der Reduktion auf die gesamte Laufzeit des Ökopunktesystems die Ziele des Protokolls Nr.9 voraussichtlich unterschritten werden, und sicherte mir zu, daß die Kommission umgehend eine Lösung erarbeiten werde, die jedenfalls im Einklang mit dem Protokoll Nr.9 stehen, gleichzeitig jedoch eine vernünftige und für alle akzeptable Vorgangsweise vorsehen werde.

Da der von der Kommission offensichtlich erst nach diesem Gespräch befaßte Juristische Dienst diesen Vorschlag der Kommissarin aufgrund rechtlicher Bedenken nicht unterstützte, kam es im Anschluß an dieses Gespräch zu einer weiteren Verzögerung im Verfahrensablauf. So wurde die ursprünglich für 3. Mai 2000 festgesetzte weitere Sitzung des Ökopunkteausschusses, bei welcher über einen konkreten Vorschlag der Kommission zur Reduzierung der Ökopunkte abgestimmt werden hätte sollen, auf 15. Mai 2000 verschoben.

Anläßlich eines weiteren bilateralen Gesprächs mit EU - Verkehrskommissarin Loyola de Palacio, welches auf mein Drängen am 2. Mai 2000 in Brüssel stattfand, bestätigte die Kommissarin die aufgetretenen rechtlichen Probleme, betonte jedoch, daß sie alles daran setzen werde, um sicherzustellen, daß der EU - Verkehrs - ministerrat in seiner Sitzung vom 26. Juni 2000 über einen konkreten Vorschlag, der eine „vernünftige“ Reduktion der Ökopunkte in einer kontinuierlichen Kurve vorsieht, abstimmen kann.

Zu diesem Zweck wurde die Frage, ob die Reduktion der Ökopunkte bis zum Ende der Laufzeit des Ökopunktesystems „gestreckt“ werden soll, am 15. Mai 2000 anläßlich einer weiteren Sitzung des Ökopunkteausschusses und am 17. Mai 2000 im Ausschuß der Ständigen Vertreter in Brüssel diskutiert.

Wie ich bereits anläßlich meiner Gespräche mit EU - Verkehrskommissarin Loyola de Palacio betont habe, wurde auch in den Diskussionen auf Beamtenebene nochmals mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß die Bestimmung, wonach bei einer über - proportionalen Zunahme des Transitverkehrs durch Österreich eine außerordentliche Reduktion der Ökopunkte erfolgen muß, integrierender Bestandteil des von den EU - Mitgliedstaaten im Rahmen des Protokolls Nr.9 des Beitrittsvertrages einstimmig beschlossenen Ökopunktesystems ist und daß das Ziel dieser Bestimmung, die betroffene Bevölkerung vor den durch überproportionale Verkehrszunahmen entstehenden, unzumutbaren zusätzlichen Belastungen nachhaltig zu schützen, bei der Anwendung der Plafonierungsregelung gemäß Protokoll Nr.9 des Beitrittsvertrages jedenfalls im Vordergrund stehen und umfassend berücksichtigt werden muß. Weiters wurde nochmals in aller Deutlichkeit festgehalten, daß daher eine Aufteilung der Ökopunktereduktion auf mehrere Jahre aus österreichischer Sicht nur unter der Voraussetzung akzeptiert werden kann, daß diese Art der Reduktion zu einem besseren Ergebnis hinsichtlich der Gesamtzahl der Transitzugfahrten durch Österreich bis 2003 führt, als bei einer strikteren Auslegung der Bestimmungen des Protokolls Nr.9 erzielbar wäre (nach Berechnungen meines Ressorts würde sich die theoretisch mögliche Zahl der Transitzugfahrten im Rahmen des Ökopunktesystems von 2000 bis 2003 bei einer strikten Anwendung des Protokolls Nr.9 auf rd. 7,4 Mio. belaufen) und es zu keiner Aussetzung des 108% - Limits bis 2003 kommt.

Durch die konsequente Vertretung der österreichischen Position ist es schließlich gelungen, die Kommission dazu zu bewegen, am 24. Mai 2000 einen Vorschlag zur Reduzierung der Ökopunkte vorzulegen, der eine aus österreichischer Sicht bereits wesentlich bessere Aufteilung der Ökopunktereduktion auf die einzelnen Jahre und damit eine wesentliche Unterschreitung der bei einer strikten Anwendung des Plafonierungsmechanismus theoretisch möglichen Gesamttransitfahrten durch

Österreich vorsieht, als dies von der Kommission ursprünglich geplant war. Da sich die Teilnehmer an der interministeriellen Vorbesprechung für die Sitzung des Ökopunkteausschusses vom 31. Mai 2000 jedoch mehrheitlich gegen den Vorschlag der Kommission aussprachen, hat die österreichische Delegation bei der am 31. Mai 2000 im Rahmen des Ökopunkteausschusses abgehaltenen Abstimmung über den Vorschlag der Kommission ein negatives Votum abgegeben. Da auch andere Mitgliedstaaten (Deutschland, Italien, Griechenland, Belgien) - wiewohl aus anderen Gründen - gegen den Vorschlag der Kommission stimmten bzw. sich der Stimme enthielten, was als Negativvotum gewertet wird, konnte sichergestellt werden, daß die Frage der außerordentlichen Reduktion der Ökopunkte am 26. Juni 2000 auf Ebene des EU - Verkehrsministerrates behandelt wird.

Im Bestreben zu gewährleisten, daß der bei der Tagung des EU - Verkehrs - ministerrates vom 26. Juni 2000 zur Diskussion und Entscheidung gelangende Vorschlag der Kommission betreffend die außerordentliche Reduktion der Ökopunkte die österreichischen Anliegen umfassend berücksichtigt, führte ich am 20. Juni 2000 ein weiteres bilaterales Gespräch mit EU - Verkehrskommissarin Loyola de Palacio, anläßlich dessen ich nochmals nachdrücklich auf die österreichische Haltung zu dieser Frage hinwies und betonte, daß Österreich nur zu einer Lösung zustimmen könne, die sicherstellt, daß es zu keiner weiteren Zunahme des Transitverkehrs durch Österreich und der damit verbundenen Belastungen für die betroffene österreichische Bevölkerung kommt.

Bedauerlicherweise veranlaßte dieses Gespräch die Kommissarin jedoch nicht dazu, dem EU - Verkehrsministerrat am 26. Juni 2000 einen entsprechend geänderten Kommissionsvorschlag vorzulegen. Die Frage der notwendigen außerordentlichen

Reduktion der Ökopunkte wurde daher am 26. Juni 2000 auf Basis des Kommissionsvorschlags vom 24. Mai 2000 diskutiert.

Da die Positionen der Mitgliedstaaten in dieser Frage jedoch weit auseinander gehen, konnte in dieser Frage keine Einigung erzielt werden. Während ich aus österreichischer Sicht - wie schon bisher - die strikte Anwendung der Schutzklausel gemäß Protokoll Nr.9 forderte und in diesem Zusammenhang den Vorschlag der Kommission ablehnte, der durch das vorgesehene „Stretching“ der Reduktion in der Höhe von rd. 2,1 Mio. Ökopunkten bis 2003 in 30 - 30 - 30 - 10% - Schritten dazu führen würde, daß die Transitfahrten durch Österreich, insbesondere im Jahr 2001, weiter steigen, forderten die übrigen betroffenen Mitgliedstaaten, allen voran Deutschland, eine wesentlich geringere Reduktion und damit die Möglichkeit zur Durchführung einer noch höheren Zahl an Transitfahrten als im Kommissionsvorschlag vorge - sehen.

Im Anschluß an die Diskussion über diesen Tagesordnungspunkt verwies die portugiesische Präsidentschaft das Dossier - gegen den Widerstand Österreichs - zurück an den COREPER mit der Aufforderung an diesen, einen geeigneten, für alle Mitgliedstaaten akzeptablen Kompromißvorschlag auszuarbeiten.

Wenn kein derartiger Kompromißvorschlag zustande kommt, welcher im Rahmen eines Sonderverkehrsministerrates zur Frage der außerordentlichen Ökopunkte - reduktion diskutiert und beschlossen werden müßte, so tritt der Kommissionsvor - schlag entsprechend dem im Artikel 16 des Protokolls Nr. 9 vorgesehenen Verfahren im September in der vorliegenden, für Österreich unbefriedigenden Form, automatisch in Kraft.

Österreich bliebe diesfalls nur noch der Klagsweg offen.

Zu den Fragen 5 bis 7:

Einleitend muß festgehalten werden, daß Kontrollen prinzipiell Landessache sind. Der Vollzug von Kontrollen nach dem KFG (z. B. Gewichte, Abmessungen) ebenso wie nach dem Güterbeförderungsgesetz (z.B. Ökopunkte, Kontingente) fällt in die

mittelbare Bundesverwaltung. Der Vollzug von Kontrollen nach der StVO fällt in die unmittelbare Landesverwaltung.

Ein effizientes Kontrollsystem ist jedoch von großer Bedeutung, um die Einhaltung bestehender Vorschriften zu garantieren. Es können durch die konsequente Überwachung der Vorschriften enorme volkswirtschaftliche Kosten in den Bereichen der Fahrbahnerhaltung, der Verkehrssicherheit (die Ereignisse der jüngsten Vergangenheit beweisen dies auf dramatische Weise) sowie der Umwelt (Luftverschmutzung und Lärm) eingespart werden.

Darüber hinaus tragen effiziente Kontrollen dazu bei, sowohl zwischen den Verkehrsträgern als auch innerhalb der Verkehrsträger faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen. Es wurde daher auf Initiative des BMVIT gemeinsam mit den ebenfalls betroffenen Bundesdienststellen (BMW, BMF, BMI, BMLFUW, ASFINAG) in Kooperation mit den einzelnen Bundesländern begonnen, ein Kontrollkonzept zu entwickeln. Dieses Konzept sieht vor, u.a. die Kontrollkategorien sowie die auf den Kontrollplätzen jeweils durchzuführenden Kontrollen zu systematisieren. Ziel dieser gemeinsamen Arbeiten ist es, eine Harmonisierung der Kontrolltätigkeit in den Bundesländern herbeizuführen, ein Mindestmaß an Kontrollhäufigkeit sicherzustellen sowie die Effizienz und die Qualität der Kontrollen zu optimieren. Nicht zuletzt aufgrund der Verordnung 88/599/EWG ist Österreich verpflichtet, der Kommission jährlich über die Kontrolltätigkeit zu berichten (bzw. im Hinblick auf die Kompetenzlage die Bundesländer dem BMVIT).

Zur Frage der personellen und technischen Voraussetzungen im Zusammenhang mit den Budgetkürzungen wäre folgendes anzumerken:

Gemäß § 100 Abs. 7 StVO eingehobene Strafgelder gehen zu 80% an den jeweiligen Straßenerhalter für die Straßenerhaltung und für die Beschaffung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung. Gemäß § 100 Abs. 10 gehen die restlichen 20% an das Bundesministerium für Inneres für zusätzliches Personal zur Überwachung und für Geräte.

Gemäß KFG § 58 Abs. 4 erhält die kontrollierende Gebietskörperschaft für die technische Überwachung den Ersatz in Höhe des Aufwandes für den Lande - bzw. Bundesprüfzug.

Es stehen demnach also sowohl in technischer als auch in personeller Hinsicht entsprechende Ressourcen zur Verfügung, zumal laut Auskunft des Bundesministeriums für Inneres den Ländern bereits zusätzliches Personal zur Verfügung gestellt würde.

Auch hat eine Studie, die aus Mitteln des Verkehrssicherheitsfonds finanziert wurde, gezeigt, daß die Beamten in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich viel Zeit in die Verkehrsüberwachung investieren, auch ist die Effizienz der Exekutive sehr unterschiedlich. Dies läßt sich z.B. an den Strafeinnahmen pro Beamten ablesen. Die Zahl der Exekutivbeamten, die im Überwachungsdienst eingesetzt werden und das Ausmaß der Strafgeelder, das eingehoben wird, stehen jedoch in direktem hoch - signifikanten Zusammenhang mit den Unfallfolgen und der Unfallhäufigkeit.

Darüber hinaus ist die Durchführung effizienter Kontrollen nicht nur durch die technischen und personellen Voraussetzungen bedingt, es ist vor allem eine Frage der politischen Prioritäten, mit den vorhandenen personellen und technischen Ressourcen eine Optimierung der Kontrollen zu erreichen.

Zu Frage 8:

Die Österreichischen Bundesbahnen sehen im Gütertransit durch Österreich ein attraktives Betätigungsfeld, vor allem im konventionellen Wagenladungsverkehr sowie im unbegleiteten Kombinierten Verkehr. Darüber hinaus dient - über ausdrückliche Bestellung der Republik Österreich - das Angebot der Rollenden Landstraße im wesentlichen dem Transit durch Österreich. Insgesamt befördern die ÖBB mehr als 23 Mio. t im Transit durch Österreich. Dies entspricht einem LKW - Äquivalent von über 1 Million LKW p.A.

Sowohl der weitere Ausbau des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs als auch der Rollenden Landstraße stehen im engen Zusammenhang mit der Bereitschaft der Republik Österreich, den seit Jahren bewährten Vorgang der Bestellung

gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Rahmen der budgetären Möglichkeiten weiterzuführen und damit beträchtliche finanzielle Mittel für die Attraktivierung des Kombinierten Verkehrs in Österreich bereitzustellen.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind interessiert an diesen Bestellungen und arbeiten im Zusammenwirken mit ihren Partnern an einer ständigen Leistungssteigerung. Dabei geben die ÖBB den Vorteil aus der höheren Kapazitätsauslastung bzw. aus günstigeren Produktionskosten insofern seit Jahren an den Bund weiter, als sie im Kombinierten Verkehr ihre Leistung zu gleichbleibender Nominale seit 1993 um 50 % gesteigert haben.

Zu den Fragen 9 und 10:

Mein Ressort hat in der von der Kommission im Rahmen der Sitzung des Ökopunkte - ausschusses vom 2. März 2000 verlangten zusätzlichen Informationen zur Frage, warum die Transitfahrten österreichischer Frächter in den Jahren 1998 und 1999 stärker zugenommen haben als jene der Frächter der anderen Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Wirtschaftskammer Österreich zu dieser Frage u.a. ausgeführt, daß die österreichischen Frächter das ihnen theoretisch zur Verfügung stehende Ökopunktekontingent, welches von Österreich im Gegensatz zu anderen Mitgliedstaaten in keinem der Jahre zwischen 1993 und 1998 ausgeschöpft wurde, aufgrund der guten Auftragslage (insbesondere mit Nicht - EU/EWR - Ländern) im Jahr 1999 erstmals vollständig ausgeschöpft hat, was 100% im Einklang mit den Bestimmungen des Protokolls Nr.9 steht.

Da die Kommission die vorgesehene außerordentliche Reduktion der Ökopunkte nur auf jene Mitgliedstaaten aufteilen wird, deren Frächter die Überschreitung der 108% - Marke hauptsächlich verursacht haben, ist sichergestellt, daß die Transitfahrten dieser Mitgliedstaaten auf ein den anderen Mitgliedstaaten vergleichbares Niveau zurückgeführt wird.

Zu Frage 11:

Gefahrgutkontrollen erfolgen auf der Grundlage der Richtlinie 95/50/EG, die keine fixen Kontrollstellen, sondern stichprobenweise Kontrollen auf einem möglichst ausgedehnten Teil des Straßennetzes vorsieht. Unabhängig davon sind für technische Unterwegskontrollen aller Fahrzeuge vorgesehene fixe Kontrollstellen,

insbesondere auch die Eintrittsstellen in das Bundesgebiet an der EU - Außengrenze, so auszustatten, daß eine gefahrlose Abwicklung von Gefahrgutkontrollen einschließlich des zeitweiligen Abstellens der Fahrzeuge gewährleistet ist. Eine entsprechende Empfehlung zu Ausgestaltung derartiger Plätze wurde auf Expertenebene im Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie ausgearbeitet (siehe hierzu auch Antwort auf Fragen 5 bis 7).

Zu Frage 12:

Die Kontrolle der Lenkzeiten kann sowohl auf der Straße als auch in den Betrieben erfolgen. Die betriebliche Kontrolle durch die Arbeitsinspektorate fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für soziale Sicherheit und Generationen. Die Kontrolle der Lenkzeiten auf der Straße wird von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht durchgeführt. Diese Organe unterstehen den zuständigen Behörden (Bezirkshauptmannschaften bzw. Bundespolizeidirektionen).

Die Vollziehung dieser Bestimmungen wird in mittelbarer Bundesverwaltung durch die Landeshauptmänner bewirkt. Die Gewährleistung einer effizienten Kontrolle der Lenkzeiten fällt daher auch in den Bereich der Landeshauptmänner. Ich kann als Verkehrsminister hier mangels direkter Eingriffsmöglichkeiten keine zusätzlichen Kapazitäten - wie z.B. zusätzliches Personal - schaffen.

Sehr wohl werde ich aber alle Möglichkeiten nutzen, die Effizienz der Lenkzeit - kontrollen zu verbessern. So wurde beispielsweise von der mir unterstehenden Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge ein System der elektronischen Schaublattauswertung geschaffen. Dieses System steht den Ländern bzw. den Kontrollorganen zur Verfügung und erleichtert die Lenkzeitkontrollen, da einfach und rasch klare Ergebnisse über die Schaublattauswertung ersichtlich gemacht werden.

Zu Frage 13:

Der Zeitplan der mit der Realisierung des Mautsystems beauftragten ASFINAG sieht eine technisch mögliche Inbetriebnahme Mitte 2002 vor. Auch das Arbeitsüberein - kommen der Bundesregierung geht von einem Bemaunungsbeginn im Jahr 2002 aus.

Ich werde daher alle im Bereich meines Einflusses liegenden Schritte setzen, um diesen Terminplänen zur Durchsetzung zu verhelfen.

Zu Frage 14:

Nein. Die technischen Ausschreibungen für das Mautsystem wurden von einer international besetzten Mautplanungsgruppe unter größtmöglicher Berücksichtigung der auf diesem Bereich derzeit vorhandenen europäischen Standards und Erfahrungen erstellt. Mautausrüster bzw. Mautsystemintegratoren hatten dabei weder direkt noch indirekt Zugang.

Zu Frage 15:

Die Angebotsphase sowohl für die technischen als auch die baulichen Arbeiten endete Ende Juni 2000.

Nach entsprechender Prüfung, Bewertung und Reihung der Angebote sollen die einzelnen Aufträge bis Ende August 2000 vergeben werden. Unmittelbar anschließend daran beginnt die Realisierungsphase, für die ca. 18 Monate im Zeitplan der ASFINAG veranschlagt wurden.

Zu Frage 16:

Das österreichische Mautsystem stützt sich rechtlich auf das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz und ist in der Mautstreckenabschnitts- und Mautstellenverordnung (BGBl. II/28/00), erlassen von Minister Farnleitner, näher definiert.

Zu Frage 17:

Die Investitionskosten hängen - wie die Einnahmen - von der Art der Bemaftung ab und liegen zwischen ATS 0 und ATS 4,5 Mrd (Betreibermodell).

Die Einnahmen werden je nach System zwischen 3 und 4 Mrd. ATS (ohne MWSt.) prognostiziert. Da sich diese Einnahmenerwartung nur auf das heute noch nicht mautpflichtige Netz bezieht, ist sie unabhängig von allfälligen aus einem EuGH - Urteil notwendigen Tarifveränderungen auf der Brennerautobahn.

Zu Frage 18:

Wie schon zur Frage 13 ausgeführt, erwartet die ASFINAG die technische Betriebsbereitschaft des Mautsystems für Mitte 2002. Angesichts der angespannten Finanzierungssituation soll die Mauteinhebung zum frühest möglichen Zeitpunkt beginnen.

Zu Frage 19:

Der EuGH wird spätestens bis zum Herbst dieses Jahres ein Urteil zur Brennermaut fällen. Gegen diesen Spruch ist grundsätzlich kein Rechtsmittel mehr möglich. Selbstverständlich bin ich aber bemüht sicherzustellen, daß es auf der vom Transitverkehr stark frequentierten Route Kufstein - Brenner zu keiner stärkeren Senkung der Gesamtkosten kommt. Die Einbeziehung des Inntales in die Bemaftung, die ab Mitte 2002 durch die Inbetriebnahme des LKW - Mautsystems erreicht wird, ist eine geeignete Maßnahme zur besseren Aufteilung („Stretching“) der Kosten auf die einzelnen Streckenabschnitte unter annähernder Beibehaltung der heutigen Höhe der Gesamtkosten.