

225/AB XXII. GP

Eingelangt am 16.05.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 192/J-NR/2003 betreffend Wegekostenrichtlinie der EU, die die Abgeordneten Bayr und GenossInnen am 19. März 2003 an mich gerichtet haben, beeche ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 4:

Ist Ihnen der neueste Arbeitsentwurf zur Wegekostenrichtlinie der EU-Kommission inhaltlich bekannt?

Wenn ja, seit wann?

Wenn nein, weshalb nicht?

Wenn Ihnen der Arbeitsentwurf zur Wegekostenrichtlinie der EU-Kommission bekannt ist, welche darin angeführten Maßnahmen und Richtlinien erachten Sie als politisch zielführend für Österreich und welche nicht?

Antwort:

Soweit mir bekannt ist, arbeitet die Generaldirektion Energie und Verkehr der EU-Kommission derzeit intern an einem endgültigen Entwurf einer Kommissionsmitteilung zur Weiterentwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, in der unter anderem auch auf die Preisgestaltung für die Verkehrswege eingegangen wird. Ein offizieller Entwurf liegt mir nicht vor.

Frage 5:

Bekennen Sie sich zur Quersubventionierung des Schienenverkehrs durch den Straßenverkehr?

Antwort:

Um sehr kostenintensive, aber umweltverträglichere Parallelinfrastrukturen (vor allem in sensiblen Gebieten) möglichst rasch realisieren zu können, müsste zukünftig die Möglichkeit einer Querfinanzierung vorgesehen werden.

Fragen 6 und 7:

Wenn ja, welche Schritte werden Sie auf europäischer Ebene setzen, um Quersubventionierung des Schienenverkehrs zu forcieren?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Wie bereits mein Vorgänger so habe auch ich bereits seit meinem Amtsantritt in meinen bisher bereits zahlreichen geführten Gesprächen mit Ministerkollegen, Vertretern des europäischen Parlamentes sowie der Frau Vizepräsidentin de Palacio auf die Notwendigkeit einer möglichen Querfinanzierung hingewiesen, um hinkünftig eine Finanzierung kostenintensiver Alternativinfrastrukturen sicherzustellen. Ich werde diese Bemühungen mit allem Nachdruck weiter verfolgen und in diesem Sinne die EU-Kommission bei ihrer schon im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 dargelegten Zielsetzung, die Möglichkeit für Querfinanzierungen im Entwurf einer neuen Wegekostenrichtlinie zu verankern, unterstützen.

Frage 8:

Bekennen Sie sich zur realen Kostendeckung durch die Maut im Schwerverkehr?

Antwort:

Ich bekenne mich grundsätzlich zur fairen und verursachergerechten Deckung aller Kosten im Verkehr. Die Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut wurden bereits nach dem Prinzip einer Deckung aller Infrastrukturstückkosten festgelegt.

Fragen 9 und 10:

Wenn ja, welche Schritte werden Sie auf europäischer Ebene setzen, um eine solche reale Kostendeckung zu bewerkstelligen?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ich werde die von der Europäischen Kommission schon im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 niedergelegte Zielsetzung, die Anrechnung von externen Kosten bei der Berechnung von Benutzungsgebühren im Entwurf einer neuen Wegekostenrichtlinie zu verankern, unterstützen.

Frage 11:

Bekennen Sie sich zur Möglichkeit der erhöhten Maut für den Schwerverkehr in dicht besiedelten Ballungsräumen zu Gunsten der Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung und der Umwelt?

Antwort:

Ich bekenne mich grundsätzlich zur Möglichkeit einer tariflichen Mautdifferenzierung in sogenannten sensiblen Regionen, zu denen auch städtische Ballungsräume gezählt werden können.

Fragen 12 und 13:

Wenn ja, welche Schritte werden Sie auf europäischer Ebene setzen, um eine solche erhöhte Maut durchzusetzen?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ich werde die Kommission bei ihrer bekannten Absicht, sensible Regionen in den Bestimmungen der Wegekostenrichtlinie über die Mautfestsetzung besonders zu berücksichtigen, grundsätzlich voll unterstützen.

Fragen 14 bis 16:

Bekennen Sie sich zum raschen Ausbau der Schieneninfrastruktur?

Wenn ja, wo ist es Ihrer Meinung nach sinnvoll, Prioritäten zu setzen?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ich bekenne mich zum Ausbau der Schieneninfrastruktur, wie er im Generalverkehrsplan vorgesehen ist.

Fragen 17 und 18:

Welche konkreten Änderungen würden sich bei der Umsetzung dieses Arbeitsentwurfes zur Wegekostenrichtlinie der EU-Kommission bei der Einhebung von Mautgebühren in Österreich ergeben?

Ab wann ist mit der Umsetzung der Wegekostenrichtlinie in nationales Recht zu rechnen?

Antwort:

Derzeit liegen weder die in der Frage angesprochene Kommissionsmitteilung zur Weiterentwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzwerks noch ein Kommissionsentwurf zur Änderung der Wegekostenrichtlinie vor. Es kann daher derzeit noch keine konkrete Aussage über einen Änderungsbedarf im Bundesstraßen-Mautgesetz getroffen werden. Sobald aber die Beschlüsse des EU-Rates und des EU-Parlamentes für eine Änderung der Wegekostenrichtlinie vorliegen, wird unmittelbar die legistische Arbeit an einer dann allfälligen notwendigen Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes begonnen werden.

Fragen 19 und 20:

Welche Ziele verfolgt Österreich im Hinblick auf eine neue Wegekostenrichtlinie?

Was sind Ihre Vorstellungen über die Inhalte einer Wegekostenrichtlinie aus österreichischer Sicht?

Antwort:

Ich darf auf die Antworten zu den Fragen 5, 8 und 11 verweisen.

Frage 21:

Wann wird Österreich sensible Zonen festlegen, in denen in Zukunft höhere Mautgebühren eingehoben werden können? Werden dabei auch Gebiete außerhalb des Alpengebiets und urbane Großräume wie z.B. Wien, Graz oder Linz benannt werden?

Antwort:

In welchem Umfang durch innerstaatliche Normen sensible Zonen festgelegt werden können, wird vom Inhalt der geänderten Wegekostenrichtlinie abhängen. Aus meiner Sicht können grundsätzlich auch städtische Ballungsräume als sensible Zonen qualifiziert werden. Bei der Festlegung erhöhter Mauten wird jedoch jedenfalls auf eine diskriminierungsfreie Mauteinhebung Bedacht zu nehmen sein.

Fragen 22 und 23:

Welche konkreten Schritte zur Durchsetzung der österreichischen Ansprüche an eine Wegekostenrichtlinie werden Sie setzen?

Bis wann werden Sie angesichts der Tatsache, dass bis Mitte des Jahres die EU-Kommission einen Vorschlag über eine neue Wegekostenrichtlinie auszuarbeiten hat, eine österreichische Verhandlungsposition formulieren?

Antwort:

Die österreichische Verhandlungsposition ergibt sich grundsätzlich aus den Antworten zu den Fragen 5, 8 und 11. Vorerst werde ich mich darum bemühen, dass möglichst viele der bisher im Weißbuch der Europäischen Kommission niedergelegten Zielsetzungen, die der österreichischen Verhandlungsposition entsprechen, auch tatsächlich in einen Richtlinienentwurf aufgenommen werden.

Frage 24:

In welcher Form wird dabei das Parlament bei dieser für die Zukunft der österreichischen Verkehrspolitik so wichtigen Frage eingebunden werden?

Antwort:

Aus meiner Sicht ist es unabdingbar, dass alle österreichischen verfassungsmäßigen Organe gemeinsam entschlossen gegenüber der Union auftreten und so die bestehenden Möglichkeiten optimal nutzen. Ich habe daher bereits die österreichischen Mitglieder des Europaparlaments aller Fraktionen eingeladen, die Bemühungen der Bundesregierung nach Kräften zu unterstützen, was mittlerweile geschieht. Dieselbe Einladung gilt selbstverständlich für alle Abgeordneten.

Frage 25:

In welcher Form werden aus heutiger Sicht die Transitvertragsverhandlungen durch den dann vorliegenden Vorschlag der EU-Kommission beeinflusst werden?

Antwort:

Bei der Durchsetzung österreichischer Anliegen an eine Wegekostenrichtlinie wird es darum gehen, klarzustellen, dass es darum geht, die im EU-Beitrittsvertrag ausdrücklich verankerte Nachhaltigkeit der durch das Ökopunktesystem bewirkten Schadstoffreduktion sicherzustellen.