

43/J XXII.GP

Eingelangt am: 23.01.2003

ANFRAGE

der Abgeordneten Petrovic, Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend verkehrspolitisch kontraproduktive Entwicklungen im Zusammenhang mit Zuckerrübentransporten

Im Zuge des EU-Beitritts war es ein Vorschlag der österreichischen Delegation für den Bereich Landwirtschaft, das Netz an Rübenplätzen auszudünnen. Von 128 Plätzen im Jahr 1994 sind nun (Abschluß der Restrukturierung 2002) nur noch 54 vorhanden. Das ist - studienmäßig belegt - auch in betrieblicher Hinsicht zu wenig, berücksichtigt man die Lieferspitzen. Der Studie entsprechend wären zumindest 70 Zuckerrüben-Übernahmeplätze ein akzeptabler Zustand. Dahinter steht das Inter-esse des Raiffeisen-Zuckerproduzenten Agrana, der von viel weniger und viel näher-gelegenen Plätzen mit größeren Fahrzeugen sein Rohmaterial abholen kann und somit beträchtliche betriebswirtschaftliche Vorteile hat.

Begleitet wurde diese Maßnahme zudem von einem undurchsichtigen Geldfluß. Als "Gegenleistung" für die Ausdünnung des Rübenplatznetzes wurde Österreich von der EG-Kommission 1996 eine einmalige Subvention an die Rübenbauern zugestanden. Diese ca. 300 Mio ATS flössen zwar tatsächlich an die Rübenbauern, allerdings gingen sie in weiterer Folge von den Bäuerinnen und Bauern als Einmalzahlungen an die Agrana weiter. Im Gegenzug dafür übernahmen die Bäuerinnen und Bauern die verbleibenden 54 Lagerplätze von der Agrana, diese übernahm die Hälfte statt bis dahin 10% der Erhaltungskosten für das Rübenplatznetz.

Ergebnis dieser Aktion: Nachdem das Netz gleichzeitig stark schrumpfte, Plätze, auch fast neue, mit Bahnanschluß stillgelegt und neue Rübenübernahmeplätze mit Nur-Straßenanschluß gebaut wurden, wurde das Übernahmesystem für die Agrana massiv billiger und dem Raiffeisensektor im weiteren Sinn kamen die ca. 300 Mio ATS Steuergelder zugute. Daneben sind bei dem Deal noch 20 Mio ATS an "Finanzierungskosten" angelaufen.

Die Bäuerinnen und Bauern sind zwar offiziell mit knapp über 20% an der Agrana beteiligt und haben sich um die genannten 300 Mio. ATS eine neue Struktur gekauft, haben davon netto aber nicht Vorteile, sondern so wie die Öffentlichkeit massive Nachteile aus diesem Deal:

Die Bäuerinnen und Bauern mußten eine große Summe in zusätzliche und größere Anhänger investieren, um die weiteren Transportstrecken (durchschnittlich 3km mehr, Einzelfälle bis 20km) in der Rübenkampagne wenigstens einigermaßen wirtschaftlich abwickeln zu können; auch beim Treibstoffverbrauch und bei der Transport-Zeit zahlen sie mit etwa 20 Mio ATS/Jahr, trotz einer Wegstreckenvergütung, die nämlich zur Hälfte von den Landwirten selber zu zahlen ist, drauf. Weitere 175 Mio ATS wurden für Ablöse, Schliessung und Neubau von Übernahmestationen über einbehaltene Teile der Rübenabrechnung von den Bäuerinnen und Bauern eingeholt.

Die Allgemeinheit hat (neben der sachlich schwer argumentierbaren Finanz-Spritze für die Agrana über diesen Umweg) den dreifachen Schaden, monetär und nicht zuletzt im Hinblick auf die Verkehrssituation:

1. durch den höheren Schadstoffausstoß des Traktortransports gegenüber dem LKW und v.a. der Bahn
2. zweitens durch die gestiegene Unfallhäufigkeit (eine Verkehrsstudie für den Großraum Tulln erbrachte alleine dort 5-8 zusätzliche Unfälle mit Personenschaden pro Jahr mit 4-6 Mio ATS zusätzlichen Unfallfolgekosten)
3. durch die Prämie, die die Agrana aus Steuermitteln für Frühlieferungen zahlt, um die nunmehr auftretenden Verkehrs- und Anlieferungsspitzen zu verflachen.

Diese Prämie deckt jedoch nicht die Mindereinnahmen für die Bäuerinnen und Bauern, da diese nach Zuckergehalt der Rüben bezahlt werden und daher bei Frühlieferung weniger Abgeltung für ihr Produkt bekommen. Nach unseren Informationen werden die Frühlieferungen über die Rodegemeinschaften, in denen die teuren Erntegeräte vorhanden sind, quasi erzwungen.

Daneben wird in diesem Zusammenhang noch über andere volkswirtschaftliche Unsinnigkeiten berichtet, wie die Stilllegung eines Platzes, der erst 1995 errichtet worden war, oder den Bau eines Rübensammelplatzes in Böheimkirchen, der deswegen dort (und zwar nicht hochwassersicher) gebaut wurde, weil die Gründe einem Vorstandsmitglied eines involvierten Unternehmens gehörten.

Von der Spitze der Vereinigung der österreichischen Rübenbauernorganisationen (VÖR) werden alle diese Massnahmen bis heute vehement verteidigt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Gab es im Zusammenhang mit dem Vorschlag einer Ausdünnung des Netzes an Rübenplätzen im Zuge des EU-Beitritts eine Befassung oder Stellungnahme Ihres Ressorts bzw. Österreichs zu den zu erwartenden Verkehrsfolgen, wenn ja, welchen Inhalts im einzelnen, wenn nein, warum nicht?
2. Gab es Äußerungen oder Stellungnahmen seitens der EU-Kommission zu den zu erwartenden Verkehrsfolgen, wenn ja, welchen Inhalts im einzelnen?
3. Welche Untersuchungen oder Informationen liegen Ihnen über die Auswirkungen für Verkehrsaufkommen, Schadstoffausstoß, Unfallentwicklung durch die Umstrukturierung des Rübenübernahmeplatznetzes a) für die Seite der verarbeitenden Industrie, b) für die Seite der ProduzentInnen, c) allgemein vor?
4. Verfügen Sie über Daten oder andere Informationen über das mit der jeweiligen jährlichen Rübenkampagne ursächlich zusammenhängende Verkehrsunfallgeschehen und seine Folgekosten? Wenn ja, bitte um Darstellung auf möglichst weit regional differenziertem Niveau für die letzten zehn Jahre.

5. Stimmt es, dass durch die Verringerung der Sammelplätze insbesondere wesentlich weitere Transportdistanzen und -strecken für die ProduzentInnen entstehen? Wenn ja, bitte beziffern Sie die insgesamt zusätzlich anfallenden Fahrkilometer mit Zugmaschinen sowie die damit verbundene Mehrbelastung für die Umwelt, wenn möglich in regionaler Untergliederung auf Bezirks- oder zumindest Bundesländerbasis.
6. Liegen Ihnen konkrete Zahlen zur Reduktion der auf der umweltfreundlicheren Schiene durchgeführten Rübentransporte hinsichtlich Zahl und Transportleistung während der letzten zehn Jahre vor, und wenn ja, welche?
7. In welchem Umfang hat sich dadurch in diesem Zeitraum die Einnahmensituation der involvierten Schienenverkehrsunternehmen, insbesondere der ÖBB, verschlechtert?
8. Halten Sie die Zunahme der Transportdistanzen und -strecken auf der Straße bei gleichzeitigen Abbau der Transportmöglichkeiten auf der Schiene für vereinbar mit den Verkehrs-, klimaschutz- und umweltpolitischen Zielen Österreichs und dieser Bundesregierung?
9. Welche Rolle spielte der Abzug der Rübentransporte von der Schiene aufgrund der dadurch verschlechterten Kostendeckungssituation für die Stilllegung von Regional- und Nebenbahnstrecken?
10. Was haben Sie im Hinblick auf die gestiegene Unfallhäufigkeit (allein 5-8 zusätzliche Unfälle jährlich im Großraum Tulln) konkret unternommen?
11. Was ist Ihnen a) seitens der betroffenen Bundesländer, b) seitens Dritter über konkrete Aktivitäten und ihre Ergebnisse zur Verkehrsvermeidung und Unfallvermeidung im Zusammengang mit dem Zuckerrübentransport bekannt?
12. Was werden Sie als Verkehrsminister insgesamt gegen die negativen Auswirkungen der Ausdünnung der Rübenübernahme-Plätze unternehmen?
13. Was werden Sie und Ihr Ressort insbesondere für die Wieder-Verlagerung auf die Schiene unternehmen?