



**Beratungen  
des Ständigen Unterausschusses des  
Hauptausschusses in Angelegenheiten  
der Europäischen Union**

(Auszugsweise Darstellung)

**Montag, 24. November 2003**

# **Beratungen des Ständigen Unterausschusses des Hauptausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union**

(Auszugsweise Darstellung)

XXII. Gesetzgebungsperiode

Montag, 24. November 2003

---

## **Tagesordnung**

RAT 13905/03

Ökopunktesystem/Schwerverkehr durch Österreich 2004

**(17499/EU XXII.GP)**

Kaum Hoffnung auf eine für Österreich akzeptable Lösung in der **Transitfrage** kam einen Tag vor der Sitzung des Vermittlungsausschusses von Rat und Europaparlament im Ständigen Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union auf. Trotzdem man sich darin einig war, dass die Regierung alles tun müsse, um die drohende Transitlewne durch Österreich zu verhindern, konnte auch heute zur Frage des Öko-Punktesystems kein gemeinsamer Standpunkt von Regierungsparteien und Opposition erzielt werden.

Große Meinungsunterschiede gab es in der Beurteilung, wo die Fehler lagen, die zu der nun für Österreich in der Frage des Transits so misslichen Situation auf EU-Ebene geführt haben. Während die Opposition den Eindruck hatte, die Regierung, sei froh darüber, dass die Regelung "stirbt" (**Abgeordneter Caspar Einem - S**, und **Abgeordnete Eva Lichtenberger - G**) und der Regierung vorwarf, ein Schauspiel zu liefern, versicherten die Vertreter von ÖVP und FPÖ, dass seitens der Regierung alles getan worden sei und getan werde, um eine annehmbare Lösung für Österreich zu erreichen. **Caspar Einem (S)** und **Eva Lichtenberger (G)**, aber auch **Klaus Wittauer (F)** orteten ein Glaubwürdigkeitsproblem Österreichs in Brüssel, da man ihrer Meinung nach zu sehr der Frächterlobby nachgegeben und die Bundesregierung dem Wunsch der Landeshauptlaute nach Ausnahmeregelungen entsprochen habe.

Ein von **Grünen und SPÖ eingebrachter Antrag auf Stellungnahme**, in dem die Bundesregierung aufgefordert wird "alles zu unternehmen, um eine 'Lösung' zu verhindern, die eine faktisch unbegrenzte Verkehrszunahme im LKW-Transit zuließe, und keinem Beschluss zuzustimmen, welche eine solche Scheinlösung auf Rücken von Mensch und Umwelt zur Folge hätte", wurde von den Mitgliedern der Regierungsparteien mit dem Argument **abgelehnt**, die Regierung und insbesondere der zuständige Minister tue ohnehin alles, um noch ein positives Ergebnis für Österreich zu erzielen. Es hätte aber keinen Sinn, ihn zu binden, denn die Realität sei, dass die Hoffnung wahrscheinlich nicht erfüllt werde.

**Staatssekretär Helmut Kukacka**, der Bundesminister Gorbach in diesem Ausschuss vertrat, unterstrich aus seiner Sicht die Tatsache, dass sich alle Verkehrsminister, auch jene der SPÖ, immer für eine vernünftige Übergangslösung des Transitvertrages eingesetzt hätten, man sei aber auf Grund der harten Haltung in Europa nicht in der Lage gewesen, dies auch umzusetzen. Die Position der Bundesregierung sei unverändert, Bundesminister Gorbach werde im morgigen Vermittlungsausschuss versuchen, das bestmögliche Ergebnis zu erzielen. Österreich behalte sich auch vor, zum EuGH zu gehen.

Der Vorschlag, den die ständigen Vertreter der Länder im COREPER am 21. November mehrheitlich beschlossen haben, bringe, wie Kukacka berichtete, ein noch schlechteres Ergebnis als am 29. Oktober vorgelegen ist. Dieses bedeute nämlich einen freien Transit der Euro 4 und die Liberalisierung jener Euro 3-LKW-Fahrten, die fünf und weniger Öko-Punkte verbrauchen. Damit werde es laut Kukacka zu einer weitgehenden Befreiung vom Öko-Punktesystem kommen. Die Reduktion der Öko-Punkte-Kontingente sei erneut verkürzt worden, und zwar im Jahr 2003 auf 40 %, 2004 auf 32 %, 2005 auf 30 % und 2006 auf 28 %. Die Reduktion zu den bisherigen Vorschlägen um 8 % komme deshalb nicht zum Tragen, weil nicht nur die Fahrten der Euro 4, sondern auch der Großteil der Euro 3-Fahrten liberalisiert würde. Gegen diesen Vorschlag hätte nicht nur Österreich gestimmt, sondern auch Belgien und die Niederlande, aber diese beiden Länder strebten eine völlige Liberalisierung an.

**Abgeordneter Josef Cap (S)** beurteilte die gegenwärtige Situation als ein Desaster und warf der Regierung vor, in den letzten vier Jahren falsch agiert zu haben und nicht vernünftig vorgegangen zu sein. Die Fehlerkette hätte am 21. Juli 2001 begonnen, als die drei Bundesministerinnen Ferrero-Waldner, Riess-Passer und Forstinger bei der Kommission gewesen seien und man auf die Obergrenze verzichtet habe, ohne gleichzeitig eine anderweitige verbindliche Zusage seitens der Kommission zu fordern. Darüber hinaus sei das Lobbying der österreichischen und europäischen Frächter erfolgreich gewesen. Österreich sei auch nicht seinen beim Beitritt eingegangenen Verpflichtungen hinsichtlich des Ausbaus der Schieneninfrastruktur nachgekommen.

Ähnlich argumentierte **Abgeordneter Caspar Einem (S)**, der hinter dem Agieren der Regierung ein Schauspiel vermutete, denn tatsächlich würden seiner Ansicht nach seit Jahren die Interessen der österreichischen Frächter vertreten. In Wahrheit sei die Regierung froh, wenn die Regelung sterbe, sie wolle aber die Schuld der EU zuweisen. Österreich sei immer mit Maximalpositionen nach Brüssel gegangen, um daheim gut dazustehen, jedoch im Bewusstsein, dass man dies nicht erreichen werde. Zur Untermauerung seiner Auffassung skizzierte Einem die Geschichte der Brenner-Maut und des Road Pricings und erinnerte daran, dass es auch hinsichtlich einer Transit-Übergangsregelung Vorschläge der Kommission gegeben habe, denen die Außenministerin zugestimmt hätte. Der Bundeskanzler habe dies aber verhindert, weil die Landeshauptleute dagegen gewesen seien. Es sei daher auch nicht überraschend, dass der Ständige Vertreter Österreichs in Brüssel gegenüber dem Präsidenten des Europäischen Parlaments keinen österreichischen Standpunkt vertreten habe können, weil es eben keinen gebe. Für die Haltung der Regierungsparteien, dem vorliegenden Antrag auf Stellungnahme nicht zuzustimmen, fand Einem kein Verständnis, da dieser so formuliert sei, dass er dem Minister keinesfalls die Hände bindet.

Sein Klubkollege **Erwin Niederwieser** bedauerte die Haltung von FPÖ und ÖVP ebenso und vertrat die Auffassung, dass man die Dinge realistisch sehen und man die Forderungen Österreichs mit der neuen Wegekostenrichtlinie verknüpfen müsse. Im Primärrecht habe sich die EU auf eine Schadstoffreduktion verpflichtet, sagte Niederwieser und beurteilte die Entscheidung des Europäischen Parlaments in der Transitfrage nicht so negativ, da hier mit Bezug auf die Alpenkonvention ein ökologischer Ansatz zu finden sei.

Auch **Abgeordnete Eva Lichtenberger (G)** sprach von einem Desaster, da zum jetzigen Zeitpunkt keine gute Lösung mehr möglich sei. Sie hätte es für besser gefunden, auf die Öko-Punkte zu verzichten und die Obergrenze beizubehalten. Auf die Begrenzung der Fahrten zu verzichten, war nach Meinung Lichtenbergers eine verfehlte Strategie. Jetzt müsse man alles daran setzen, die Anzahl der Öko-Punkte niedriger zu setzen als tatsächlich zur Verfügung stehen, zumal auch die Euro 3 fast gänzlich liberalisiert werden.

Im Gegensatz zu Abgeordnetem Cap setzte sie den Beginn der Fehlerkette bereits beim Beitrittsvertrag an, wo wesentliche Punkte heraus gefallen seien. Dennoch hätte Österreich Chancen gehabt, die nicht genutzt worden seien. Insbesondere habe Österreich in Brüssel ein Glaubwürdigkeitsproblem. So habe man beispielsweise die Fertigstellung des Brenner-Basistunnels für 2020 ohne Finanzierungsplan vorgelegt, es werde auch kein Spediteur den Brenner-Basistunnel benutzen, wenn die Maut nicht entsprechend hoch ist. Lichtenberger kritisierte scharf die Zustimmung des ehemaligen Ministers Reichhold zur Subvention von Diesel für die Frächter. Nach der Tunnelkatastrophe in Frankreich hätte man die Möglichkeit nutzen können, Allianzen zu schmieden, meinte sie. Die Grün-Mandatarin forderte daher, unverzüglich innerstaatliche Maßnahmen zur Eindämmung des Transits zu setzen.

Auch sie warf der Regierung vor, zu sehr auf die Landeshauptleute gehört zu haben. So sei beispielsweise die von Bundesminister Einem ausverhandelte Maut ein guter Kompromiss gewesen. Dieser sei aber an Bundesminister Farnleitner und den Landeshauptleuten gescheitert. Es müsse nun gelingen, so Lichtenberger, in die Übergangsbestimmungen eine Formulierung einzubauen, die auch für die neue Wegekostenrichtlinie eine höhere Bemaßung der Transitrouten in sensiblen Zonen einschließt.

Inhaltlich stimmte **Abgeordneter Klaus Wittauer (F)** dem Antrag auf Stellungnahme zu, aber die Realität sehe anders aus, sagte er. Der Verkehrsminister werde alles tun, um ein gutes Ergebnis nach Hause zu bringen, die Aussicht auf Erfolg schätze er aber gering ein. Auch Wittauer unterstrich, dass sich alle bisherigen Minister bemüht hätten, ernste Verhandlungen zu führen, die Mehrheit in Europa wolle aber etwas anderes. Er konzedierte, dass Österreich in Brüssel nicht immer glaubwürdig aufgetreten sei, da man dem Lobbying der einheimischen Frächter nachgekommen sei. Die Länder hätten immer wieder Ausnahmen durchgesetzt, sie selbst hätten kaum Maßnahmen ergriffen. Die Verhandlungen mit Brüssel sind seiner Meinung nach gelaufen, man müsse jetzt nationale Maßnahmen

umsetzen, die der Bevölkerung helfen, zumal mit der EU-Erweiterung das Transitproblem weiter verschlimmert werde.

Wittauer bedauerte, dass Österreich zur Durchsetzung so wesentlicher Fragen nie sein Abstimmungsverhalten bei Einstimmigkeitsmaterien in die Waagschale gelegt habe. Er werde jedoch für sich selbst zu klären haben, ob er am 3. Dezember der Ratifizierung der EU-Erweiterung zustimmen werde.

Der **Vorsitzende des Ausschusses, Werner Fasslabend (V)**, wies den Vorwurf zurück, bei den Aktionen der Regierung handle es sich um ein Schauspiel. Auch Einem hätte als damaliger Verkehrsminister trotz größtem Einsatz kaum korrigieren können. Es sei daher schmerzhaft, wenn man nun unter schlechteren Bedingungen etwas einfordere, was man selbst nicht geschafft habe. Damit begründete Fasslabend auch die Ablehnung des Antrags auf Stellungnahme durch die Regierungsparteien und meinte, man solle von Formalismen weggehen und sich zusammenfinden, damit Österreich in Brüssel an einem Strang ziehe. Seinen Vorwurf an Deutschland, wo das Außen- und Umweltressort bei den Grünen liege und Deutschland trotzdem zu den größten Gegnern einer zufrieden stellenden Transitleistung gehöre, begegnete **Abgeordnete Eva Lichtenberger (G)** mit dem Hinweis, dass die CSU im Europäischen Parlament zu den größten Scharfmachern gehöre. Dazu warf **Abgeordneter Georg Keuschnigg (V)** in Richtung der Grünen ein, dass es nicht angehe, vorher das Machbare zu bekämpfen und dann zu kritisieren.

Mit dem gleichen Vorwurf kommentierte auch **Abgeordneter Karl Donabauer (V)** das Abstimmungsverhalten der Grünen im Europäischen Parlament und bezeichnete dieses als kontraproduktiv. Er verteidigte das Bemühen des Bundeskanzlers, mit den Verantwortlichen der Republik und der Parteien ein gemeinsames Vorgehen zu finden. Donabauer zeigte sich auch überzeugt, dass Bundesminister Gorbach engagiert bis zur letzten Minute verhandeln werde, dafür brauche er aber kein Begleitdokument. Außerdem sei der Vier-Parteien-Entschließungsantrag des Bundesrates eine klare Botschaft, sagte Donabauer.

**Abgeordneter Roderich Regler (V)** zitierte das Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages und unterstrich, damals sei nicht mehr erreichbar gewesen. Österreich sei aber zu diesem Zeitpunkt davon ausgegangen, dass mit Auslaufen des Transitvertrages auf europäischer Ebene eine Regelung im Rahmen einer neuen Wegekostenrichtlinie erreicht werden könne. Der erste Vorschlag der Europäischen Kommission für die Wegekostenrichtlinie habe zwar die sensiblen Strecken umfasst, dies sei aber von Deutschland, Italien und Frankreich herausreklamiert worden. Er widersprach der Opposition, die Verpflichtungen im Bereich des Schienenausbaus seien nicht eingehalten worden, und wies auf die Unterinntalstrecke, die Tauernbahn, die Pyhrn-Route und den Brenner-Basistunnel hin. Zur Kritik Lichtenbergers hinsichtlich der Obergrenze meinte er, dass es schon ein Wunder gewesen sei, die 108 % aus dem EWR-Vertrag hinüberzuretten. Jedem Realisten sei klar gewesen, dass es ab 2004 keine Obergrenze mehr geben werde. Das Road Pricing habe man verschoben, weil man ein moderneres System bauen wollte. Regler verteidigte auch das Vorgehen des Bundeskanzlers, sich mit den Landeshauptleuten abzusprechen. Langfristig, so Regler, müsse es gelingen, externe Kosten in umweltsensiblen Zonen einheben zu können und dies auch in der neuen Wegekostenrichtlinie zu verankern.

Abschließend nahm noch einmal **Staatssekretär Kukacka** Stellung und machte deutlich, dass die Regierung in Laeken niemals eine Zustimmung für eine Übergangslösung erhalten hätte, wenn man nicht auf die Obergrenze verzichtet hätte. Ebenso betonte er, dass Österreich seine Rahmenverpflichtungen fristgerecht erfüllt habe. Er halte nichts davon, wenn man sich einen Tag vor der entscheidenden EU-Sitzung den Schwarzen Peter zuschiebe. Es hätten sich alle Minister seit dem Beitritt Österreichs zur EU ernsthaft um eine vernünftige Lösung der Transitfrage bemüht, man könne aber nicht die derzeitige Bundesregierung für die aktuelle Situation verantwortlich machen. Jedenfalls komme Bundesminister Gorbach all dem nach, was im vorliegenden Antrag auf Stellungnahme verlangt werde, und man werde auf keinen Fall einer Scheinlösung zustimmen, versicherte Kukacka.