

### Der Alpen transit durch Österreich: das Ökopunktesystem

Als Österreich 1995 der Europäischen Union beiträt, einigte man sich im Protokoll Nr. 9 zur Akte über den Beitritt Österreichs zur EG über den Straßen- und Schienenverkehr sowie den kombinierten Verkehr des Beitrittsvertrages auf ein Ökopunktesystem mit dem Ziel, den alpenquerenden Güterkraftverkehr durch Österreich zu begrenzen. Damit übernahm man nahezu unverändert die 1992 im Transitvertrag mit Österreich vereinbarte Regelung, die mit Hilfe des Ökopunktesystems eine Verminderung des gesamten Stickoxids (NO<sub>x</sub>)-Emissionsniveaus, das von den durch die Vertragsparteien zugelassenen Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht über 7,5 t im Transit durch Österreich verursacht wird, um 60% bis zum Jahre 2003 vorsieht. Die Zahl der von Österreich ausgegebenen Ökopunkte ist kontingentiert. Das Kontingent nimmt Jahr für Jahr ab und soll im Jahr 2003 nur noch 40% des Kontingents von 1992 betragen.

Transportunternehmen können, wenn sie emissionsärmere LKW einsetzen, dafür sorgen, dass sie trotz Reduzierung des Ökopunkte-Kontingents eine gleichbleibende oder gar zunehmende Anzahl von Transifahrten durchführen dürfen. Im Protokoll Nr. 9 ist daher eine weitere Einschränkung der LKW-Transitverkehrs durch Österreich durch ein Mengenkontingent vorgesehen. Die Zahl der jährlichen LKW-Transitfahrten durch Österreich darf die Zahl von 1991 um höchstens 8% übersteigen. Wird in einem Jahr diese Marke überschritten, ist das Ökopunkte-Kontingent für das nachfolgende Jahr nach einer Rechenformel (Anhang 5 des Protokolls Nr. 9) so zu kürzen, dass im nachfolgenden Jahr eine erneute Überschreitung der genannten Mengengrenze nicht mehr zu erwarten ist.

Das Ökopunktesystem sollte drei Jahre nach dem Beitritt Anfang 1995 im Rahmen einer Überprüfung analysiert und beurteilt werden. Die erneute Überprüfung hat 1997, ohne dass ein Ratsbeschluss gefasst worden ist, stattgefunden, so dass die Regelung bis Ende 2000 weiterbesteht. Vor Ende 2000 wird eine wissenschaftliche Studie Aufschluss geben, ob die im Transitvertrag enthaltenen Ziele dauerhaft erreicht worden sind. Ist dies nicht der Fall, so gilt das Ökopunktesystem unverändert bis Ende 2003, es sei denn, der Rat beschließt ein anderes System, das jedoch das gleiche Ziel haben muss (Entlastung der Umwelt um 60%). Das Ergebnis dieser Studie liegt zur Zeit noch nicht vor.

Zu Beginn der neunziger Jahre wurden konjunkturbedingt die Ökopunkte von den Transportunternehmen nicht voll ausgeschöpft und die zulässige Mengengrenze nicht überschritten. Seit Mitte der neunziger Jahre steigt jedoch die Zahl der Transifahrten durch Österreich kontinuierlich an. Während die Schadstoffbelastung in Österreich durch den Schwerverkehr dank moderner Motorenteknik seit 1997 um zirka 10% sank, nahm die Zahl der Fahrten stetig zu. Im Jahr 1999 haben die Transportunternehmen die zulässige Mengengrenze der Transifahrten von 108% um weitere 6% überschritten. Die Kommission hat deshalb nach der oben genannten Berechnungsformel am 20.06.2000 dem Rat eine Kürzung des Ökopunkte-Kontingents vorgeschlagen. Die zusätzliche Reduzierung soll von den 5 Mitgliedstaaten getragen werden, die besonders zum Transitwachstum beigetragen haben. Dies sind Deutschland, Österreich, Italien, Belgien und Griechenland. Die Kommission ist zum Ergebnis gelangt, dass die

volle Verwirklichung der vorgeschlagenen Kürzung im Jahr 2000 zur völligen Unterbrechung des LKW-Transits durch Österreich spätestens ab Anfang Oktober 2000 bis zum Ende des Jahres führen würde. Um diese Wirkung zu verhindern, hat die Kommission eine Streckung der Ökopunkte-Kürzung auf die Jahre 2000 bis 2003 vorgeschlagen, und zwar mit je 30% in den Jahren 2000 bis 2002 und 10% im Jahr 2003. Allerdings hat sie auch bereits erkennen lassen, dass es auf Grund der vorhersehbaren Entwicklungen der Transitfahrten in den nächsten Jahren erneut zu Kürzungen des Ökopunkte-Kontingents kommen könnte. Laut Kommissionsvorschlag würde der Alpen transit bis 2003 um rund 350.000 Fahrten eingeschränkt. Die Verkehrsminister der EU konnten sich in ihrer Sitzung am 26.06.2000 in Luxemburg auf keinen Beschluss hinsichtlich einer Kürzung des Ökopunktesystems einigen. Mit Schreiben vom 13. Juli 2000 an die französische Ratspräsidentschaft teilte die Kommission zunächst mit, dass sie sich im Hinblick auf den Schwebезustand des Verordnungsentwurfs zur Kürzung des Ökopunktekontingents weigert, die fälligen Ökopunkte an alle Mitgliedstaaten zu verteilen. Ende Juli entschied die Kommission, nun doch 1,5 Millionen Ökopunkte für LKW-Transitfahrten auszugeben. Für die deutschen Unternehmer stehen knapp 390.000 Ökopunkte bereit. Die 390.000 Ökopunkte entsprechen der Hälfte des Kontingents, die der Kommissionsvorschlag vorsah, der beim letzten Verkehrsministertreffen zur Entscheidung vorlag. Weiterhin bleiben rund 2,1 Millionen Ökopunkte blockiert.

Quellen:

- Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Strasse. In: Amtsblatt der EG Nr. L 373 vom 21.12.1992. S. 6-24.
- Protokoll Nr. 9 zur Akte über den Beitritt Österreichs zur EG über den Straßen- und Schienenverkehr sowie den kombinierten Verkehr in Österreich.
- Eberhard Bandt. „Der alpenquerende Transitverkehr auf neuen Wegen“. In: Transportrecht 1995, S. 7-19.
- Presseinformation des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 19.07.2000 und vom 27.07.2000. In: [www.bmvbw.de](http://www.bmvbw.de)
- Presseinformation des Bundesverbandes Spedition und Logistik e.V. In: [www.Spediteure.de](http://www.Spediteure.de)
- „Keine Lösung für den Alpen transit“. In: FAZ. 27.06.2000

Bearbeiterin: Assessorin Elisabeth Bader. Fachbereich II - Auswärtiges, Internationales Recht, Menschenrechte, Humanitäre Hilfe. Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Verteidigung, Tel.: 22436