

Entschließungsantrag

XIX. GP.-NR
Nr. 66 /A (E)
Präs. 30. Nov. 1994

des Abgeordneten Firlinger, Partnerinnen und Partner betreffend Erstellung eines EU-kompatiblen Verkehrskonzeptes

Eine der größten Herausforderungen für die EU im Zusammenhang mit der Verwirklichung des Binnenmarktes ist die Umweltfrage: Der Wegfall der Handelsschranken führt zu größeren Produktionsserien, mehr Wettbewerb und Wachstum. In einer Task-Force-Studie der EG-Kommission über die Auswirkungen des europäischen Binnenmarktes auf die Umwelt heißt es: "Ohne starken politischen Willen und ohne ein Umdenken in den bisher gültigen Wirtschaftsmechanismen wird der schrankenlose Binnenmarkt mit einem schmutzigen Wachstum verbunden sein."

Das Hauptproblem wird der wirtschaftssystemimmanente Verkehr sein: Kohlendioxydausstoß + 37 %, Schwefeldioxyd + 43 %, Stickoxid + 20 %, EG-interner Verkehr + 20 %, Gesamtsteigerung des Gütertransports auf der Straße + 74 % (auf der Schiene - 4%!) bis 2010.

Das erscheint logisch: Produkte werden dort erzeugt, wo die (Umwelt)auflagen am geringsten sind und wo es billige Arbeitsplätze gibt. Sie werden dort verkauft, wo die Preise am höchsten und die Märkte am größten sind. Diese "Standorte" liegen oft weit auseinander, also Arbeitsteilung, die nur durch ein riesiges Transportvolumen bewerkstelligt werden kann, das aber entsprechend günstig sein muß.

"Greenpeace" hat ein eindrucksvolles Beispiel durchgerechnet: Eine Schweizer Wäschefirma schickt ihre Stoffteile zum Nähen 2000 km nach Portugal zur Zweigstelle, um exakt 4 Nähte zu machen, was 1500 Liter Diesel kostet. Jedoch: Stundenlohn in Portugal 6 Franken, in der Schweiz 17. Bei 3300 Nähstunden eine Differenz von 37.000 Franken. Transportkosten: 8500 Franken, Gewinn: 28.500 Franken. Aber: 68 Kilo Stickoxid, ein Kilo Ruß, 10 Kilo Kohlenwasserstoffe. Bei Berücksichtigung der Umweltkosten kommt der Straßenverkehr für 15 % der von ihm verursachten Kosten auf.

Um zur Kostenwahrheit zu kommen, muß nicht nur der Stickoxidausstoß durch ein Öko-Punktesystem beschränkt werden, wie dies im Transitvertrag festgeschrieben war, sondern es müssen die Transport- und Treibstoffkosten schrittweise auf jenen Betrag erhöht werden, der es multinationalen Unternehmen unrentabel macht, ihre Zweigstellen zur Zwischenfabrikation zu beschicken.

Verkehr ist Mittel, nicht Selbstzweck. Die positiven Aspekte des Verkehrs dürfen nicht negiert werden. Funktionierender Verkehr erfüllt mannigfaltige Funktionen für die:

- Siedlungsentwicklung
- Wohlstandsentwicklung
- Versorgung der Bevölkerung
- Erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten nachstehenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

"Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ersucht, dem Parlament, unter Einbeziehung der Vorgaben gesamteuropäischer Verkehrskonzepte, umgehend ein umfassendes, österreichisches Gesamtverkehrskonzept vorzulegen."

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuß beantragt.