

Nr. **XIX. GP-NR**
1995 -10- 12 ^{2022/J}

ANFRAGE

der Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Scheitern der österreichischen Transitpolitik

Die Transitpolitik der Bundesregierung und des zuständigen Bundesministers Viktor Klima ist gescheitert. Der Lkw-Transitverkehr wächst ungebremst. Verbilligung der Straße, Verbreiterung der Lkws und unbeirrt fortgesetzter Straßenausbau - auch in Österreich - werden zu einer weiteren dramatischen Verschärfung der Transitsituation führen. Österreich wird überrollt. Die Bundesregierung sieht tatenlos zu.

Der Transitvertrag mit der Europäischen Union hat die zahlreichen Versprechungen der Bundesregierung und die geweckten Erwartungen der Bevölkerung nicht erfüllt. Anstatt den Transitverkehr - besonders in Tirol - auf ein für die Bevölkerung erträgliches Maß zu reduzieren, sind die Verkehrszahlen und damit die Umweltbelastung drastisch gestiegen. Seit Jänner 95 hat der Lkw-Transitverkehr in Tirol im Vergleich zum Vorjahr um 20 bis 30 % zugenommen. Im gleichen Ausmaß mußte die Rollende Landstraße Einbußen hinnehmen.

Mit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union wurde der Straßengüterverkehr deutlich verbilligt. Aufgrund der geltenden EU-Wegekosten-Richtlinie wurde die ursprünglich für in- und ausländische Lkw gleichermaßen gültige Schwerverkehrsabgabe durch eine deutlich niedrigere Straßenbenützungsgabgabe ersetzt. Dem nicht genug. Eine weitere Verbilligung steht bevor: Bis 1997 muß die Straßenbenützungsgabgabe von derzeit 48.000 Schilling um zwei Drittel auf jährlich 16.000 Schilling abgesenkt werden. Die Verbilligung wird zu einem weiteren deutlichen Anstieg des Transitverkehrs führen. Schuld ist nicht alleine die Europäische Union. Die österreichische Bundesregierung hat es verabsäumt, im Zuge der EU-Beitrittsverhandlungen für die besondere Situation Österreichs angemessene und für die betroffene Bevölkerung erträgliche Übergangs- und Sonderregelungen auszuverhandeln. Die Regierung hat sich zum Schaden der Bevölkerung in Brüssel über den Tisch ziehen lassen.

Die Erhöhung der zulässigen Breite von Lkws von derzeit 2,50 Meter um 5 cm auf 2,55 Meter wird die Situation weiter verschärfen. Der Beschluß des EU-Verkehrsministerrates vom 29.09.1995 wird zu einer weiteren Verlagerung des Güterverkehrs von der Rollenden Landstraße auf die Straße führen. Durch die Erhöhung der zulässigen Breite der Lkws wird es in Zukunft erheblicher technischer und finanzieller Aufwendungen bedürfen, um Lkws weiterhin mit der Bahn befördern zu können. Der Rollenden Landstraße droht das Aus.

Gleichzeitig wird Österreich von seinen Nachbarn Deutschland und Italien mit neuen Transitrouten in die Zange genommen: Das Uralt-Projekt "Alemagna" und die Route Ulm-Mailand werden bis an die österreichischen Grenzen herangeplant bzw. -gebaut. In Südtirol soll die Brennerautobahn weiter ausgebaut werden. Und auch Österreich ist nicht untätig:

Die "S18" im Vorarlberger Rheintal ist immer noch nicht vom Tisch und mit dem geplanten Lückenschluß bei der Pyhrnautobahn soll eine weitere Transitschneise durch Österreich geschlagen werden. Die von der Regierung angekündigte Autobahn-Vignette führt für Lkw über 12 Tonnen zu keiner Verteuerung, da sie die Straßenbenützungsgeld ersetzt. Sie dient der Finanzierung des Lückenschlusses im hochrangigen Straßennetz und ist damit Wegbereiterin zusätzlichen Transitverkehrs.

Den Schwarzen Transit-Peter einzig der Europäischen Union zuzuschieben, ist zu billig. Die Bundesregierung nutzt nicht einmal die bescheidenen nationalen Spielräume, die Österreich trotz der Brüsseler Verhandlungsmißerfolge noch zur Eindämmung der Transitlawine verblieben sind. Die Lkw-Mauten - etwa am Brenner - werden unnötig niedrig gehalten. Umfassende Lkw-Nachfahrverbote werden nicht erlassen. Das offizielle verkehrspolitische Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene bleibt scheinheiliges Lippenbekenntnis. Die Realität sieht anders aus: mit der unökologischen und ungerechten Autobahn-Vignette wird der weitere Ausbau von Transitstraßen finanziert. Als Ausgleich werden die Investitionen in den öffentlichen Verkehr gekürzt. Bereits 1995 ist es zu einem Kahlschlag der Budgetmittel für Infrastrukturinvestitionen der ÖBB gekommen. Mit dem Budget 1996 wird dieser Weg fortgesetzt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

ANFRAGE:

1. Wie beurteilen Sie die Entwicklung des Lkw-Transitverkehrs durch Österreich und insbesondere durch Tirol? Wie hoch sind die Steigerungsraten in den letzten Jahren und Monaten?
2. Wie beurteilen Sie die Entwicklung der Rollenden Landstraße über den Brenner? Wie hoch sind die Einbußen? Wie entwickelt sich das Gütervolumen der Bahn insgesamt?
3. Worauf führen Sie zurück, daß der Transitvertrag nicht in der Lage war, eine deutliche Steigerung des Lkw-Transits durch Tirol seit dessen Inkrafttreten zu verhindern?
4. Wie entwickelt sich der Ökopunkteverbrauch im heurigen Jahr?
5. Ist mit einer Verknappung der Ökopunkte im heurigen Jahr zu rechnen und wann ist die Verknappung zu erwarten?
6. Wie ist zu erklären, daß es erst heuer - im dritten Jahr des Ökopunktesystems - zu einer Verknappung der Ökopunkte kommt? Wäre es nicht an der Zeit, endlich einzugehen, daß die anfängliche Ökopunktemenge viel zu großzügig bemessen war?
7. In welcher Form werden Sie auf eine etwaige Verknappung der Ökopunkte reagieren?
8. Ist es für Sie vorstellbar, daß es Ende 95 zu einer Vorziehung des Ökopunkte-Kontingents für 1996 kommen wird? Wenn ja, in welchem Ausmaß?

9. Ab 1997 soll die Abbuchung der Ökopunkte elektronisch erfolgen. Wird dieser Termin eingehalten werden? Wenn nein, warum nicht?
10. Wer ist für den Aufbau der entsprechenden Infrastruktur (Abbuchungseinrichtungen, Software, etc.) auf Bundesstraßen bzw. auf Landesstraßen verantwortlich?
11. Welche Kosten werden mit der Installation der elektronischen Ökopunkte-Abbuchung verbunden sein? Wie hoch ist der jeweilige Kostenanteil von Bund und Ländern?
12. Wird die Infrastruktur zur elektronischen Ökopunkte-Abbuchung auch für die Lkw-Bemautung (Road Pricing) genutzt werden? Wenn ja, wie hoch sind die damit verbundenen Zusatzkosten?
13. Wird die Infrastruktur zur elektronischen Ökopunkte-Abbuchung auch für das mittelfristig geplante Pkw-Road Pricing genutzt werden oder soll zu diesem Zweck ein gänzlich anderes System installiert werden?
14. Um breitere Lkws weiterhin mit der RoLa transportieren zu können, werden umfangreiche Adaptierungsarbeiten notwendig sein.

Welche Adaptierungsarbeiten müssen von der ÖBB bzw. der Ökombi durchgeführt werden, um weiterhin auch um 5 cm breitere Lkw auf der RoLa transportieren zu können?

15. Welche Investitionskosten fallen dadurch an und wie lange werden diese Adaptierungsmaßnahmen dauern?
16. Wer wird die Adaptierungskosten der RoLa übernehmen? Werden Sie an die EU herantreten, diese Kosten zu übernehmen? Wenn nein, warum nicht?
17. Beabsichtigen Sie, besonders ehrgeizig zu sein, und die entsprechende Richtlinie in vorgeschriebenen Zeit - innerhalb eines Jahres nach Verlautbarung im Amtsblatt der Europäischen Union - in die nationale Gesetzgebung überzuführen?
18. Für den Fall, daß die Adaptierung der RoLa nicht mit vernünftigem Aufwand durchgeführt werden kann und mit deutlichen Verlagerungseffekten in Richtung Straße gerechnet werden muß:

Ist es für Sie denkbar, die Richtlinie in diesem Fall nicht umzusetzen und sich stattdessen gegebenenfalls einem EuGH-Verfahren zu unterziehen, mit dem Ziel, gerichtlich zu klären, ob 5 cm Lkw-Breite oder die Lungen der österreichischen Bevölkerung wichtiger sind?

19. Beim Verkehrsministerrat am 29.09.95 kam auch die Anhebung des höchstzulässigen Gesamtgewichts für Lkws von 40 auf 44 Tonnen zur Sprache. Es fand sich jedoch dafür glücklicherweise keine Mehrheit.

Können Sie ausschließen, daß in absehbarer Zeit das höchstzulässige Gesamtgewicht für Lkws von 40 auf 44 Tonnen angehoben wird? Wenn ja, warum?

20. Wenn nein, was gedenken Sie für den Fall zu unternehmen, daß Österreich wieder überstimmt wird und das Gesamtgewicht für Lkws von 40 auf 44 t angehoben wird?
21. Vom Verkehrsministerium wurde bereits vor einiger Zeit eine Studie in Auftrag gegeben, die die Auswirkungen der Einführung eines 28-t-Limits für Lkws untersucht.

Wie lauten die zentralen Ergebnisse und Aussagen der Studie?

22. In welchem Umfang würde der Lkw-Transitverkehr durch Österreich durch Einführung eines 28-t-Limits reduziert werden?
23. Wann wurde diese Studie in Auftrag gegeben und warum wurde sie bislang nicht veröffentlicht? Wann werden Sie sie veröffentlichen?
24. Wie beurteilen Sie die Straßenbauvorhaben in unseren Nachbarländern Deutschland und Italien im Hinblick auf das Entstehen neuer Transitverbindungen, etwa die Route Ulm-Mailand, die "Alemagna" oder den Ausbau der Brennerautobahn in Südtirol?
25. Wieweit sind insbesondere die Vorarbeiten für die "Alemagna" und den "Cavallinotunnel" unter dem Karnischen Hauptkamm gediehen?
26. Welche Straßenbauvorhaben in unseren Nachbarländern sind Ihnen zusätzlich bekannt, die zu einer Steigerung des Transitverkehrs durch Österreich führen würden?
27. In welcher Form wurde bzw. ist die österreichische Regierung in die Projektierung jener Straßen in unseren Nachbarländern eingebunden, die unmittelbar an die österreichische Grenze herangeplant bzw. -gebaut werden? Um welche Straßen handelt es sich dabei?
28. Wie beurteilen Sie den Lückenschluß im hochrangigen österreichischen Straßennetz im Hinblick auf eine damit verbundene Steigerung des Transitverkehrs, etwa die Rheintal-Schnellstraße oder die Pyhrn-Autobahn? Meinen Sie, daß durch diese Bauvorhaben der Transitverkehr zu- oder abnehmen wird?
29. Unmittelbar vor der Volksabstimmung über den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union wurde der Tiroler Bevölkerung die große Verkehrsentlastung durch den Ausbau der Brennerachse der Bahn versprochen. Mittlerweile ist auch der österreichischen Bevölkerung klar, daß es die von der Regierung angekündigte große Finanzspritze durch die EU für die Errichtung der Brennerachse nicht geben wird. Die EU übernimmt max. 10 % der Baukosten.

Auf welche Summe beläuft sich nach aktuellen Berechnungen der österreichische Anteil des Ausbaus der Brennerachse?

30. Wie soll der österreichische Anteil der Brennerachse in Anbetracht der vermutlich auch in den nächsten Jahren anhaltenden Budgetknappheit finanziert werden?

31. Welche Mittel sind der ÖBB 1994 und 1995 für Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung gestanden und wie hoch werden die Mittel nach dem derzeitigen Stand der Budgetverhandlungen 1996 sein?
32. Welchen Entlastungseffekt für die Straße (Unterinntal, Brenner) erwarten Sie vom Ausbau der Brennerbahn?
33. Erachten Sie es als richtige Vorgangsweise, Milliardenbeträge in die Kapazitätsausweitung der Verkehrsinfrastruktur zu investieren, anstatt durch die schrittweise Schaffung von Kostenwahrheit den Güterverkehrszuwachs zu dämpfen bzw. zu verhindern?
34. Die Verkehrskompetenzen sind in Österreich auf das Wirtschafts- und Verkehrsministerium verteilt. Erweist sich diese Aufsplitterung der Kompetenzen in der täglichen politischen Praxis als vorteilhaft? Wenn ja, warum?
35. Wenn nein, welche Nachteile erwachsen der Verkehrspolitik aus dieser Trennung?
36. Zum Schutz des Alpenraums wurde die Alpenkonvention initiiert. Österreich hat das Rahmenübereinkommen mittlerweile ratifiziert.

Wie beurteilen Sie die Diskussionen um das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention? Treten Sie für eine Beschränkung des Straßenneubaus auf die "unbedingt nötigen Vorhaben", - wie es im Schweizer Entwurf heißt -, oder für ein explizites Verbot der Errichtung neuer alpenquerender Straßen ein?

37. Aufgrund der EU-Beitrittsvertrags ist Österreich gezwungen, die Straßenbenützungsabgabe bis 1997 an die in der EU-Wegekosten-Richtlinie vorgeschriebene Obergrenze anzupassen. Die Wegekosten-Richtlinie wurde jedoch inzwischen aufgrund einer Beschwerde des Europäischen Parlaments in einem Erkenntnis des EuGH beanstandet und besitzt nur mehr provisorische Gültigkeit.

Sehen Sie trotz dieses EuGH-Erkenntnisses die Notwendigkeit, die Höhe der Straßenbenützungsabgabe an die in der EU-Wegekosten-Richtlinie vorgeschriebene Obergrenze anzupassen? Wenn ja, warum? Wenn nein, wie hoch sollte die Straßenbenützungsabgabe Ihrer Meinung nach in Zukunft sein?

38. Bis wann wird es zur Überarbeitung der Wegekosten-Richtlinie kommen und welche Chancen sehen Sie, daß sie in einer Weise gestaltet wird, die zur Reduktion des Lkw-Transitverkehrs beiträgt?
39. Die weitere Verbilligung des Lkw-Güterverkehrs, die Verbreiterung der Lkws sowie neue Straßenbauvorhaben lassen auch für die nächsten Jahre eine deutliche Zunahme des Lkw-Transitverkehrs durch Österreich erwarten.

Wie sieht aus Ihrer Sicht ein realistisches Szenario für die Entwicklung des Lkw-Transitverkehrs durch Österreich in 5 bzw. 10 Jahren aus?