



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5907/3-1-1979

150 IAB

1979 -12- 0 3

zu 140 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Grabher-Meyer, Dr. Ofner,
Dr. Stix, Nr. 140/J-NR/1979 vom
1979 10 16, "Drittländer-Transporte -
Kontingenterhöhung".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil der Anfrage

Zunächst möchte ich bemerken, daß ich ihre im Motiventeil der Anfrage enthaltene Feststellung, die Anfragebeantwortung zur Anfrage Nr. 24/J-NR/1979 hätte die derzeitige Situation nur näher umschrieben, nicht teilen kann, da auf jeden der einzelnen Fragepunkte konkret eingegangen worden ist.

Wenn in der nunmehr vorliegenden Anfrage die Auffassung vertreten wird, "daß alles versucht werden sollte, um die bei Italien-Drittländer-Transporten bestehenden Engpässe zu beseitigen", erscheint es mir notwendig, zu diesem von den Fragestellern vertretenen Standpunkt grundsätzlich Stellung zu nehmen:

Österreich ist geographisch bedingt, aber auch infolge der hohen Straßenbauleistungen der letzten Jahre das höchstfrequentierte Gütertransitland im Verkehr mit LKW in ganz Europa geworden. Untersuchungen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz haben erwiesen, daß Österreich im Straßengütertransitverkehr 1977 mit über 14 Mio Tonnen ein mehr als doppelt so großes Verkehrsaufkommen zu bewältigen hatte, wie das gesamte Transitaufkommen der Schweiz, Jugoslawiens, Griechenlands und der Türkei zusammengenommen; und dies auf einem Vierzehntel der Landfläche dieser Staaten.

Durch die Bündelung des internationalen Transitverkehrs wird Österreich gezwungen, Autobahnen zu bauen, die - anders als in anderen Staaten - überwiegend den Transportbedürfnissen anderer Volkswirtschaften dienen; so betrug z.B. in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1977 der Transitverkehr nur 6,6 % des fuhrgewerblichen Binnenfernverkehrs, in Österreich dagegen 245,6 %. Österreich ermöglicht durch die Bereitstellung der notwendigen Straßenverkehrswege den wirtschaftlichen Güteraustausch innerhalb Europas, aber auch zu einem sehr großen Teil den Export europäischer Güter in die wichtigen nahöstlichen Märkte.

Der internationale Straßengüterverkehr und damit auch der Drittländerverkehr österreichischer LKW's mit Italien ist keine Einbahnstraße. Jede Erhöhung des sogenannten Drittländerkontingentes bedeutet, daß sich auch die Zahl der durch Österreich fahrenden italienischen Schwerlasten im gleichen Ausmaß erhöht. Die Folge wäre eine noch stärkere Belastung des österreichischen Straßennetzes und der an diesen Straßen lebenden Menschen. Deshalb und aus Gründen des Umweltschutzes, der Energieproblematik und des Fremdenverkehrs ist eine Verlagerung des Güterfernverkehrs, wo immer es möglich ist, von der Straße auf die Schiene erforderlich.

Wenngleich das Bundesministerium für Verkehr durchaus bestrebt ist, in der österreichischen Verkehrswirtschaft auch dem gewerblichen LKW-Verkehr den ihm gebührenden Platz einzuräumen, würde eine undifferenzierte Ausweitung des Drittländerkontingentes den so erfolgreich angelaufenen Verlagerungsbemühungen im Rahmen der österreichischen Verkehrspolitik entgegenwirken.

Zu Frage 1

Naturgemäß ist die Nachfrage von österreichischen Frächtern nach der Erlaubnis "Drittländer-Transporte" abzuwickeln sehr hoch, da ja die meisten Frächter zur besseren Auslastung ihrer LKW daran interessiert sind, italienische Güter nicht nur nach Österreich, sondern nach der BRD oder nach einem Drittstaat zu transportieren. Inwieweit jedoch nun italienisches Gut durch österreichische Unter-

nehmer nach Drittstaaten gebracht werden darf, hängt allein von den italienischen Verhandlungspartnern bei Kontingentverhandlungen ab und kann, da es sich weder um österreichische Transporte, noch um österreichisches Gut handelt, von der österreichischen Verhandlungsseite kaum beeinflußt werden.

Zu Frage 2

Im Rahmen des verkehrspolitischen Vertretbaren wurde in allen bisherigen Verhandlungen mit Italien versucht, mehr Erlaubnisse für die Durchführung von Drittländer-Transporten zu erhalten. Im Hinblick auf die Interessen der italienischen Frächter geht jedoch das Bestreben der italienischen Verhandlungsseite dahin, alle bisher zugestandenen Drittländergenehmigungen aufzulassen. Dies konnte österreichischerseits bisher verhindert werden.

Zu den Fragen 3 und 4

Auch bei neuerlichen Kontingentverhandlungen mit Italien wird versucht werden, für österreichische Transportunternehmen Verbesserungen zu erreichen. Dabei werden allerdings die Vorteile der Frächter - unbeschadet ihrer Nationalität - mit den Nachteilen abzuwägen sein, welche die ungezügelte Entwicklung des Straßen-Schwerlastverkehrs für weite Teile der österreichischen Bevölkerung durch zunehmende Belastungen der Umwelt und Einbußen an Lebensqualität gebracht hat. Im übrigen gewinnt - wie bereits eingangs ausgeführt - in diesem Zusammenhang auch die Entwicklung auf dem Energiesektor mehr und mehr an Bedeutung, die für eine weitgehende Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene spricht, wo immer dies möglich ist.

Wien, 1979 12 04

Der Bundesminister

