

II-7725 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3891/J

1989-06-07

DRINGLICHE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Dillersberger, Mag. Praxmarer
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend ein Gesamtkonzept zur Lösung des Transitverkehrs-
problems

Seit 1970 haben sozialistische Verkehrsminister die sich
immer deutlicher abzeichnende Transitverkehrsproblematik
ignoriert. Dies hat dazu geführt, daß derzeit nur 30 % des
Gütertransits auf der Schiene, aber 70 % auf der Autobahn
abgewickelt werden. Zu Beginn der sozialistischen Regierungs-
politik im Jahre 1970 war dieses Verhältnis noch genau
umgekehrt. Und die Bahn verliert laufend weiter Marktanteile.

Freiheitliche Abgeordnete haben allein in dieser Legislatur-
periode bereits 4 Anträge eingebracht, welche alle bisher
unerledigt blieben. Darin wurden die notwendigen Maßnahmen
immer wieder aufgezeigt:

Striktere Verkehrsüberwachung, Geschwindigkeitsbeschrän-
kungen, höhere Mautgebühren, Aufbringung von "Flüster-
asphalt", Zurückführung der Transit-Genehmigungen, weniger
Ausnahmen vom Wochenend-Fahrverbot für LKW, Nachtfahrver-
bote, Schaffung von Verkehrs- bzw. Transitverkehrsaus-
schüssen und vor allem eine Attraktivierung der Bundes-
bahn, um den Gütertransit auf die Schiene zu verlagern.

Aber erst massive Bürgerproteste, die Ergebnisse der
Landtagswahlen vom 12.3.1989 und darauf folgende Landtagsbe-
schlüsse konnten eine Reaktion der Verantwortlichen erzwin-
gen. Die Versäumnisse der letzten Jahre führen jetzt dazu,
daß zur Durchsetzung der notwendigen Maßnahmen die öster-

reichische Wirtschaft belastet und das Ausland provoziert werden muß.

Das nunmehr angekündigte Nachtfahrverbot für LKW auf der Brenner- und Tauernroute ab 1.12.1989 ist grundsätzlich positiv zu bewerten, bleibt aber umwelt- und verkehrspolitisch wirkungslos, wenn es nicht in ein umfassendes Gesamtkonzept eingebettet ist.

Gleichzeitig mit einem Nachtfahrverbot müßte der Verkehrs- wirtschaft nämlich eine entsprechende Transportkapazität auf der Bahn zur Verfügung gestellt werden. Und gerade hier liegt es in Österreich im argen. Unsere Bundesbahn ist etwa der deutschen oder schweizerischen Bahn hinsichtlich Produktivität und Leistungsangebot weit unterlegen.

In der Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene würden aber die besten Chancen für die Bewältigung dieses Problems liegen. Anstatt alle Investitionen in die Transitrouten zu lenken und so die Bahn für den Gütertransitverkehr attraktiver zu machen, verzettelt man sich bei uns mit Prestigeprojekten wie etwa dem Semmeringtunnel.

Für den EG-Transit auf der Bahn durch Tirol auf dem kürzesten Weg zwischen München und Verona müßte schließlich nach dem Verursacherprinzip eine Mitfinanzierung durch die EG angestrebt werden. Dies wird vom Europäischen Parlament auch grundsätzlich anerkannt, indem längerfristigen Vereinbarungen mit Österreich über eine leistungsfähige neue Alpentransversale und über die Wegekostenabgeltung seitens des Europaparlaments Priorität eingeräumt wird.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die

A n f r a g e :

- 1) Welche Maßnahmen zur Bewältigung des Transitverkehrsproblems wurden seit 1970 von Ihrem Ressort tatsächlich verwirklicht und nicht bloß angekündigt?

- 2) Mit welcher Zunahme des Transitverkehrs muß aufgrund des geplanten Nachtfahrverbotes tagsüber gerechnet werden, wenn es nicht gelingt, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern?
- 3) Mit welchen Auswirkungen des geplanten Nachtfahrverbotes auf die österreichische Wirtschaft rechnen Sie?
- 4) Mit welchen Reaktionen oder Retorsionsmaßnahmen rechnen Sie seitens unserer Nachbarländer und der EG insgesamt?
- 5) Haben Sie bezüglich des angekündigten Nachtfahrverbotes Absprachen mit den zuständigen Verkehrsministern aus dem EG-Bereich getroffen und wenn ja, welche?
- 6) Inwieweit haben Sie die geplanten Maßnahmen mit den betroffenen Bundesländern akkordiert?
- 7) Warum haben Sie die geplanten Maßnahmen nicht mit den Bundesländern beim heute stattfindenden "Verkehrsgipfel" in Wien besprochen?
- 8) Warum haben Sie die Innkreis- und Pyhrnautobahn vom Nachtfahrverbot ausgenommen?
- 9) Mit welcher Umwegtransitbelastung muß deswegen für die Bundesländer Oberösterreich und Steiermark gerechnet werden?
- 10) Verfügen Sie über ein Gesamtkonzept zur Bewältigung des Transitverkehrsproblems?
- 11) Sind Sie bereit, sich dafür einzusetzen, daß der geplante Umweltzuschlag zu den Mautgebühren Österreich-Urlaubern und Berufspendlern rückerstattet wird?
- 12) Wie sind die Auswirkungen eines Vollbeitrittes Österreichs zur EG auf den Transitverkehr und die geplanten Maßnahmen?
- 13) Wurde die geplante Vorgangsweise beim Nachtfahrverbot im Ministerrat besprochen und wenn ja, wann?
- 14) War dabei der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten anwesend bzw. wurde er sonst informiert?
- 15) Wie war die Stellungnahme des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten zum geplanten Nachtfahrverbot?
- 16) War bei dieser Ministerratsbesprechung der Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen anwesend bzw. wurde er sonst informiert?

- 17) Wie war die Stellungnahme des Staatssekretärs im Bundesministerium für Finanzen zum geplanten Nachtfahrverbot?
- 18) Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um die Produktivität der Österreichischen Bundesbahnen und damit ihre Marktchancen am künftigen europäischen Verkehrsmarkt zu erhöhen?
- 19) Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um das Leistungsangebot und die Attraktivität der Bundesbahn für den Gütertransitverkehr zu erhöhen?
- 20) Welche Maßnahmen werden Sie insbesonders setzen, um kurzfristig die "rollende Landstraße" zu forcieren?
- 21) Welche Maßnahmen werden Sie darüberhinaus setzen, um mittelfristig wirtschaftlichere Varianten des Güterverkehrs auf der Schiene zu forcieren?
- 22) Sind Sie bereit, den Transitrouten im Ausbauplan der "Neuen Bahn" unbedingte Priorität einzuräumen?
- 23) Welche Ausbaupläne bestehen insbesonders für die Brennerroute und für die Zulaufstrecke zwischen München und Innsbruck und wie hoch sind die Gesamtkosten dafür?
- 24) Sind Sie bereit, den Baubeginn für die sogenannte Umfahrung Innsbruck solange zurückzustellen, bis über die Frage der Zulaufstrecke München-Innsbruck im Sinne eines Karwendeldurchstiches entschieden ist?
- 25) Welche Ausbaupläne bestehen insbesonders für die Tauernroute und wie hoch sind die Gesamtkosten dafür?
- 26) Welche Ausbaupläne bestehen insbesonders für die Pyhrnroute und wie hoch sind die Gesamtkosten dafür?
- 27) Nach welchem Zeitplan sollen diese Ausbaumaßnahmen realisiert werden?
- 28) Sind Sie bereit, das Projekt Semmeringtunnel hintanzustellen, um alle Investitionen in den Ausbau der Transitrouten zu lenken?
- 29) Inwieweit ist sichergestellt, daß in unseren Nachbarländern entsprechende Anschlußstrecken vorhanden sind, um die durchgehende Attraktivität des Bahntransits zu garantieren?
- 30) Wie ist der diesbezügliche Verhandlungsstand mit Italien?

- 31) Wie ist der diesbezügliche Verhandlungsstand mit der Bundesrepublik Deutschland?
- 32) Wie ist der diesbezügliche Verhandlungsstand mit Jugoslawien?
- 33) Wie ist der derzeitige Verhandlungsstand mit der EG, um die vom Europäischen Parlament in Aussicht gestellte längerfristige Vereinbarung über eine neue leistungsfähige Alpentransversale sowie eine Wegekostenabgeltung durchzusetzen?

In formeller Hinsicht wird beantragt, diese Anfrage gemäß § 93 der Geschäftsordnung des Nationalrates als dringlich zu behandeln und dem Erstunterzeichner vor Eingang in die Tagesordnung Gelegenheit zur Begründung zu geben.