



II-2382 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.71: 5901/26-4-91

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Dr. Müller und Genossen vom 17. April 1991,

Zl. 875/J-NR/1991 "Ergebnisse der EG-Arbeits-
 gruppe Transport 2000 plus"

923/AB

1991-06-18

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

zu 875/J

Zu Frage 1:

"Ist Ihnen diese Studie bereits zugänglich gemacht worden?"

Ich habe diese Studie von L.E.M. Klinkers, Manager des Support Teams der Gruppe "Transport 2000 plus" im März dieses Jahres erhalten.

Zu Frage 2:

"Wenn ja: Welches sind die Hauptaussagen?"

Die Hauptaussagen dieser Studie lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Die Verkehrspolitik der EG ist zur Zeit nicht die, die in den Römischen Verträgen vorgesehen war. Daraus resultiert eine Fehlentwicklung im Verkehrswesen.
- Es besteht ein ernstzunehmender Mangel an Studien über globale Transportwirtschaft, sowohl im öffentlichen Bereich als auch bei den Universitäten und im privaten Bereich.
- Verkehr ist heute eher negativ besetzt in der öffentlichen Meinung und in der Meinung der Verwaltung.
- Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind heute, bezogen auf das Bruttonsozialprodukt, klein, und das gerade in

- 2 -

einer Zeit, in der das Wachstum des Verkehrs unmittelbar mit dem Wachstum der Wirtschaft gekoppelt ist.

Lösungsansätze sind folgende:

- Es muß verkehrsträgerübergreifend gehandelt werden, das Verkehrssystem als Ganzes muß als interaktives System gesehen werden, in dem jeder Verkehrsträger bestimmte Aufgaben erfüllt, die einander ergänzen.
- Das Verkehrssystem als ein europäischer Wirtschaftssektor muß als Gegenstand der Wirtschaftslogistik und als Dienstleistung gesehen werden.
- Kostenwahrheit muß in das Verkehrssystem eingeführt werden, indem der vom Verkehrsträger verursachte Aufwand als Preis eingefordert wird. Wenn dies nicht geschieht, wächst die Verkehrsnachfrage unkontrolliert und zerstört damit jede Chance auf Lösung der bestehenden Verkehrskrise.
- Die EC muß eine entscheidendere Rolle bei der Suche und Verwirklichung von Lösungen im Verkehrsbereich einnehmen.
- Folgende Bereiche bedürfen besonderer Beachtung: Umweltschutz, Energieverbrauch, Regionalpolitik und Gesellschaftspolitik. Im Verkehrswesen muß Ökologie eine Schlüsselrolle einnehmen, Landverbrauch und Luftverschmutzung tragen derzeit wesentlich zur Verschlechterung der Biosphäre bei.

Zu Frage 3:

"Falls erhoben: Wie lauten die Aussagen der befragten Verkehrsexperten zu der
a. Österreichischen und
b. schweizerischen
Verkehrspolitik?"

Das Team "Transport 2000 plus" selbst bestand aus sieben Experten, befragt wurden über 200 Experten und Organisationen in Europa, den USA und Japan, in Europa sowohl EG als auch EFTA-Länder, Länder in Zentral- und Osteuropa. Die Aussagen der befragten Verkehrsexperten sind nicht explizit angeführt, des-

- 3 -

halb kann hier nur ein Überblick über die Aussagen zur Verkehrspolitik gegeben werden.

Im Kapitel "Negative externe Effekte des Verkehrs" wird besonders die Gesetzgebung im Bereich der Kraftfahrzeugemissionen als verkehrspolitische Maßnahmen in Österreich hervorgehoben. Österreich ist danach das einzige europäische Land, das umfassend (PKW, Lkw und Zweirad) die "maximalen Limits" setzt.

Das Nachtfahrverbot bei Lkw wird nur gestreift.

In bezug auf die Schweizer Verkehrspolitik wird das Ökobonusssystem ausführlich diskutiert. Dabei wird auch auf Nachteile wie den "Tanktourismus" eingegangen.

Die Studie selbst geht nur in den seltensten Fällen auf Detaillösungen in den einzelnen Ländern ein, weshalb gerade das Eingehen auf Österreich hervorzuheben wäre.

Wien, am 17. Juni 1991

Der Bundesminister

