

II-1284 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 6192 W

1994 -03- 02

## DRINGLICHE ANFRAGE

der Abgeordneten Petrovic, Anschober, Voggenhuber, Freunde und Freundinnen  
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
betreffend Transit-Verhandlungen

Nach Abschluß der EU-Beitrittsverhandlungen liegt der Bruch des Transitvertrages sowie der Selbstbindungsbeschlüsse von Parlament und Ministerrat offen am Tisch. Einstimmig war am 12.11.91 vom Ministerrat folgende Verpflichtung beschlossen worden: "Die Bundesregierung stellt fest, daß das Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße gemäß Art.22 dieses Vertrages für die Dauer von zwölf Jahren abgeschlossen wurde. Die Bundesregierung erklärt, daß der gesamte Inhalt dieses Abkommens während der vollen Laufzeit auch für den Fall eines in diesem Zeitraum erfolgenden Beitritts Österreichs zu den Europäischen Gemeinschaften gewahrt werden muß."

Einstimmig war am 10.6.92 vom Parlament beschlossen worden: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, daran festzuhalten, daß im Sinne des Beschlusses des Ministerrates vom 12. November 1991 als unabdingbare Voraussetzung für einen Beitritt Österreichs zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft alle Inhalte des Transitvertrages für die volle im Vertrag vereinbarte Laufzeit in Kraft bleiben und umgesetzt werden."

Den akuten Forderungen der EU zur Aufweichung der österreichischen Transitlinie erteilte Verkehrsminister Klima noch vor wenigen Tagen öffentlich klare Absagen: "Schaffen wir die Überladungsstrafen ab, wäre das EU-Gewichtslimit von 40 Tonnen erreicht und unser Ziel auf eine stärkere Verlagerung auf die Schiene zu erreichen, untergraben." (18.2.1994, apa). Und: "Eine Liberalisierung der bilateralen Fahrten zwischen Österreich und einzelnen EU-Ländern lehnt Wien deshalb ab, weil dann durch die Vortäuschung von zwei bilateralen Fahrten etwa von Hamburg nach Innsbruck und dann von Innsbruck nach Verona die Ökopunkte-Pflicht umgangen werden könnte."

Nach Abschluß der Beitrittsverhandlungen ist klar, daß der Transitvertrag gebrochen, die Vertragsdauer gekürzt, wesentliche Inhalte untergraben wurden, die bilateralen Fahrten unbegrenzt sind und das 38-Tonnen-Limit gefallen ist.

Aus diesem Grund richten die unterzeichneten Abgeordnete folgende schriftliche

### ANFRAGE:

1. Mit welcher Begründung hat die Bundesregierung die EntschlieÙung des Parlaments und den BeschluÙ des Ministerrats gebrochen und Verhandlungen über den unumstößlichen Inhalt des Transitvertrages aufgenommen?
2. Halten Sie die o.a. Beschlüsse von Parlament und Ministerrat angesichts des Ergebnisses der Beitrittsverhandlungen für erfüllt? Wenn nein, wie begründen Sie das Brechen der Selbstbindungsbeschlüsse?
3. Wie lautet die paktierte konkrete wörtliche Formulierung bezüglich des österreichischen Gewichtslimits?
4. Wie beurteilen Sie angesichts dieser Formulierung und der Abkehr von jeglicher Bestrafung bei einem Bruch des Gewichtslimits innerhalb der 5%-Toleranzgrenze ihre oben angeführten, noch vor wenigen Tagen getroffenen heftigen Argumente gegen eine derartige österreichische Scheinlösung?
5. Würden Sie es nicht auch für ehrlicher und anständiger halten, die durch den Verzicht auf Strafen vollzogene Erhöhung des Gewichtslimits auf 40-Tonnen öffentlich einzugestehen und dies auch gesetzlich zu verankern oder wollen Sie in Zukunft ein Pseudo-Gewichtslimit erhalten, an das sich im Fall eines EU-Beitrittes niemand halten muß? Für wie groß halten Sie die Abschreckungswirkung eines gesetzlichen Gewichtslimits, wenn dieses nicht vollzogen werden kann und darf? Welche jährlichen Gesamteinnahmenverluste der Länder erwarten Sie durch diesen Verzicht auf Geldstrafen innerhalb der 5%-Toleranzgrenze?
6. Sehen Sie eine Ungleichbehandlung durch das 38t-Limit zwischen österreichischen und EU-Frächtern gegeben?
7. Sektionsleiter Hahnreich warnte mehrfach öffentlich vor einer Anhebung des Gewichtslimits auf 40-Tonnen, weil dadurch ein umfangreicher Umbau der Materialien für die Rollende Landstraße notwendig wäre und eine Verdrängung von rund 150.000 LKW auf der Brennerroute von der RoLa auf die Straße die Folge sei. Bestätigen Sie diese Warnungen Ihres Sektionsleiters? Welche konkreten Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße erwarten Sie durch die de-facto-Tonnageerhöhung? Welche notwendigen Investitionssummen erwarten Sie durch den notwendigen Umbau der RoLa? Würden Sie die Angaben Ihres Sektionsleiters von mehreren Milliarden bestätigen?
8. Halten Sie Ihre eigene Aussage, eine Tonnageerhöhung auf 40-Tonnen würde eine Verlagerung von 150.000 LKW von der Straße auf die Schiene bedeuten, weiterhin aufrecht?

9. Wie lautet der konkrete Wortlaut des Verhandlungsergebnisses bezüglich der bilateralen Fahrten?
10. Ist es richtig, daß Sie noch vor wenigen Tagen mehrfach vor der Aufhebung der Kontingente für bilaterale Fahrten gewarnt haben? Wieviele bilaterale Fahrten werden derzeit im Rahmen von Kontingentverträgen mit EU-Staaten durchgeführt? Wie beurteilen Sie die Prognosen diverser Verkehrsexperten, eine völlige Aufhebung dieser Kontingente, wie sie nun ab 1.1.1997 festgeschrieben ist, würde mittelfristig, etwa innerhalb von fünf Jahren ab Aufhebung der Kontingente, zu einer Verdoppelung der Fahrten führen?
11. Sie selbst haben in den vergangenen Tagen mehrfach betont, eine Kontrolle möglicher Mißbräuche bilateraler Fahrten, bei denen aus einer Transitfahrt zwei bilaterale Fahrten gemacht und der Transitvertrag damit unterlaufen würde, wäre unmöglich und unvollziehbar. Wie sollen nun die geplanten Kontrollen im Detail aussehen? Wie lautet der genaue Wortlaut der EU-Vereinbarung bzgl. bilateraler Fahrten und deren Kontrollen. Wie wollen Sie im Gegensatz zu Ihren Aussagen vor wenigen Tagen, nun plötzlich in der Lage sein, diesen Mißbrauch zu unterbinden?
12. Wie lautet die konkrete Öko-Punkte-Abrechnung für das Jahr 1993? Wieviele Öko-Punkte standen laut Transitvertrag zur Verfügung, wieviele wurden verbraucht, wieviele wurden nicht verbraucht?
13. Wie erklären Sie sich die enorme Restmenge an unverbrauchten Öko-Punkten? Sind Sie nicht auch der Meinung, daß offensichtlich die Ausgangsmenge an Öko-Punkten durch einen gezielt überhöhten durchschnittlichen Emissionswert als Berechnungsfaktor völlig überhöht war - so hoch, daß es von den EU-Frächtern trotz heftigster Bemühungen nicht aufgebraucht werden konnte?
14. Wieviele Transithfahrten wurden im Rahmen des Transitvertrages 1993 durchgeführt? Wieviele entsprechende Fahrten lagen jeweils 1990, 1991, 1992 vor?
15. Im Jahre 2004 wird es zu einer Zuspitzung der europäischen Verkehrspolitik kommen; einerseits wird die Schweiz, durch Annahme der Schweizer Alpeninitiative, für jeglichen Lkw-Transitverkehr dicht sein. Gleichzeitig ist der österreichische Transitvertrag und damit auch die Mengenbeschränkung des LKW-Verkehrs abgelaufen. Verschärfend kommt hinzu, daß die großen Bahntransversalen durch die Schweiz (NEAT) höchstwahrscheinlich noch nicht fertiggestellt sein werden. Bestenfalls ist damit zu rechnen, daß der Lötschberg bis zu diesem Zeitpunkt fertiggestellt ist, jedoch sicher nicht der wesentlich kapazitätsstärkere Gotthardt. Aus den oben genannten Gründen ist ein massiver Anstieg des Lkw-Gütertransits als Umwegverkehr aus der gesperrten Schweiz durch Österreich zu erwarten. Gleichzeitig ist Österreich, falls es Mitglied der EU ist, eine eigenständige, verkehrspolitische Handlungsmöglichkeit untersagt, wodurch es wichtig ist, bereits jetzt in den Beitrittsverhandlungen eine ökologische Anschlußregelung zu fixieren. Wie lautet diese ökologische

Anschlußregelung im Wortlaut? Welchen Rechtsstatus und damit welche Verbindlichkeit besitzt diese Formulierung?

16. Stimmt es, daß nach Ende des 6. Jahres nach dem Beitritt eine wissenschaftliche Studie prüft, ob die im Transitvertrag enthaltenen Ziele schon erreicht wurden? Wie lautet die entsprechende wörtliche Formulierung? Wer bestimmt die Zusammensetzung der entsprechenden Wissenschaftlergruppe, die die Studie erstellen soll? Wie verbindlich ist das Ergebnis dieser Studie?
17. Sie wissen, Herr Verkehrsminister, daß Österreich der EU im Transitvertrag wesentlich mehr Öko-Punkte zugestanden hat, als die EU Frächter im Jahre 1993 in der Lage waren zu verbrauchen. Laut Pressemeldungen werden für das Jahr 1993 rund 20 % der Öko-Punkte übrigbleiben. D.h., der Transitvertrag hat keinen einzigen Lkw behindert, durch Österreich zu fahren. Auf Grund dieser Überhöhung ist vollkommen klar, daß es überhaupt kein Problem ist, eine 60 %ige Reduktion von einer überhöhten Anzahl von Öko-Punkten zu erreichen. Die Bedeutung des Transitvertrages kommt daher insbesondere dann zum Tragen, wenn weitere Steigerungen des Transitaufkommens, wie es zu erwarten ist, eintreten, d.h. zur Jahrtausendwende. Das bedeutet, daß der Transitvertrag maximal 6 Jahre nach dem Beitritt bzw. 8 Jahre nach Inkrafttreten des Vertrages (1.1.1993) halten wird. Die Laufzeit des Vertrages ist aber klar und eindeutig mit 12 Jahren beziffert. D.h., es kommt zu einer Kürzung der Laufzeit um 4 Jahre. Wie beurteilen Sie dieses Faktum?
18. Der Straßengütertransit deckt derzeit nur einen Bruchteil seiner volkswirtschaftlichen Kosten. In einer Studie des Bundesministers Schüssel wird von einem Kostendeckungsgrad des Lkws von 33 % gesprochen. Die Übernahme der EU-Wegekostenrichtlinie würde ein weiteres Dumping für den Lkw-Transit bedeuten. So ist der niedrige und seit 1984 nicht erhöhte Schwerverkehrsbeitrag Österreichs durchschnittlich pro Lkw und Jahr öS 70.000,--. Bei Übernahme der EU-Wegekostenrichtlinie würde dieser Wert auf öS 17.000,-- sprich auf rund 20 % fallen.

Welches Verhandlungsergebnis bezüglich der EU-Wegekostenrichtlinie liegt konkret im Wortlaut vor? Welche rechtliche Verbindlichkeit besitzt diese Regelung? Welche konkreten Lösungen werden diesbezüglich geplant?

19. Minister Klima sprach in den letzten Wochen und Monaten von einem Umwegetransit von 40 % auf der Brenner Achse, der nach der Theorie der kürzesten Verbindungen eigentlich über die Schweiz laufen müßte. Der Umwegetransit wird unter anderem dadurch verursacht, daß die Schweiz
- a) ein generelles Nachtfahrverbot und
  - b) das 28-Tonnen-Limit besitzt.

Es ist bereits heute der Bundesregierung möglich, unabhängig von der EU, ein generelles Nachtfahrverbot in Österreich zu erlassen. Dieses generelle Nachtfahrverbot würde nicht nur die Umwelt und die Bevölkerung entlasten, vor

allem in den sensiblen Nachtstunden, sondern auch einen sozialen Beitrag für die - oft unter schwierigen sozialen Bedingungen arbeitenden - Berufskraftfahrer leisten. Halten Sie dieses Nachtfahrverbot für vereinbar mit dem Transitvertrag?

Wann wird von Ihnen ein entsprechendes generelles Nachtfahrverbot zum Schutz der Bevölkerung erlassen?

20. Schon derzeit gibt es massiven Widerstand gegen ein drittes und viertes Gleis im Unterinntal und insbesondere gegen den Brenner-Basistunnel. Von der betroffenen Bevölkerung wird unserer Meinung nach zu Recht angeführt, daß es durch den Transitvertrag zu keiner Reduktion der Lkw-Fahrten auf der Inntal-Autobahn gekommen ist. Berechnungen zufolge wird es auch in Zukunft keine Reduzierung der Lkw-Fahrten auf Grund des Transitvertrages geben. Ein Bahnausbau im Inntal würde daher bedeuten, daß bei gleichbleibender Mengen-Belastung auf der Straße eine zusätzliche Transitschneise für die EU in diesem engen Tal gebaut wird. Kernstück dieser zusätzlichen Transitschneise ist der Brenner-Basistunnel.

Glauben Sie, Herr Verkehrsminister, daß die Mitfinanzierung eines - von der Bevölkerung nicht erwünschten - Brenner-Basistunnels durch die EU Ihnen helfen wird, die österreichische Bevölkerung von den Vorteilen eines EU Beitritts zu überzeugen?

Werden Sie, falls es das Gesetz nicht vorsieht, eine UVP bzgl. Brenner-Basistunnel beauftragen?

Wie beurteilen Sie in diesem Zusammenhang die Kritik des Tiroler Landeshauptmannes und das von ihm als Voraussetzung für eine EU-Zustimmung angeführte Forderungspaket?

21. Ist es richtig, daß sich Österreich verpflichtet hat, zusätzliche Geldmittel für die Verkehrsinfrastruktur, die der EU zugute kommt, zu investieren?  
Wenn ja, wie lautet wörtlich die Vereinbarung und wie hoch sind die vereinbarten Finanzmittel?  
Bedeutet das nicht, daß der österreichische Steuerzahler die von der EU gewünschten Transitschneisen durch sein eigenes Land finanzieren wird müssen?
22. Ist es richtig, daß sich Österreich verpflichtet hat, den schon hoch defizitären Kombi-Verkehr auf der Brennerroute noch höher zu subventionieren?  
Bedeutet das nicht, daß der österreichische Steuerzahler in einem noch wesentlich höheren Ausmaß als bisher EU Frächter subventioniert? Welche konkreten jährlichen Zusatzkosten werden dadurch anfallen?

In formeller Hinsicht wird die dringliche Behandlung dieser Anfrage vor Eingang in die Tagesordnung verlangt.