

## **94 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XIX. GP**

# **Bericht**

## **des Verkehrsausschusses**

### **über den Antrag [66/A(E)] der Abgeordneten Mag. Reinhard Firlinger und Genossen betreffend Erstellung eines EU-kompatiblen Verkehrskonzeptes**

Der Antrag 66/A(E) ist wie folgt begründet:

Eine der größten Herausforderungen für die EU im Zusammenhang mit der Verwirklichung des Binnenmarktes ist die Umweltfrage: Der Wegfall der Handelsschranken führt zu größeren Produktionsserien, mehr Wettbewerb und Wachstum. In einer Task-Force-Studie der EG-Kommission über die Auswirkungen des europäischen Binnenmarktes auf die Umwelt heißt es: „Ohne starken politischen Willen und ohne ein Umdenken in den bisher gültigen Wirtschaftsmechanismen wird der schrankenlose Binnenmarkt mit einem schmutzigen Wachstum verbunden sein.“

Das Hauptproblem wird der wirtschaftssystemimmanente Verkehr sein: Kohlendioxidausstoß +37%, Schwefeldioxyd +43%, Stickoxid +20%, EG-interner Verkehr +20%, Gesamtsteigerung des Gütertransports auf der Straße +74% (auf der Schiene -4%!) bis 2010.

Das erscheint logisch: Produkte werden dort erzeugt, wo die (Umwelt)auflagen am geringsten sind und wo es billige Arbeitsplätze gibt. Sie werden dort verkauft, wo diese Preise am höchsten und die Märkte am größten sind. Diese „Standorte“ liegen oft weit auseinander, also Arbeitsteilung, die nur durch ein riesiges Transportvolumen bewerkstelligt werden kann, das aber entsprechend günstig sein muß.

„Greenpeace“ hat ein eindrucksvolles Beispiel durchgerechnet: Eine Schweizer Wäschefirma schickt ihre Stoffteile zum Nähen 2 000 km nach Portugal zur Zweigstelle, um exakt vier Nähte zu machen, was 1 500 Liter Diesel kostet. Jedoch: Stundenlohn in Portugal 6 Franken, in der Schweiz 17. Bei 3 300 Nähstunden eine Differenz von 37 000 Franken. Transportkosten: 8 500 Franken, Gewinn: 28 500 Franken. Aber: 68 Kilo Stickoxid, 1 Kilo Ruß, 10 Kilo Kohlenwasserstoffe. Bei Berücksichtigung der Umweltkosten kommt der Straßenverkehr für 15% der von ihm verursachten Kosten auf.

Um zur Kostenwahrheit zu kommen, muß nicht nur der Stickoxidausstoß durch ein Öko-Punktesystem beschränkt werden, wie dies im Transitvertrag festgeschrieben war, sondern es müssen die Transport- und Treibstoffkosten schrittweise auf jenen Betrag erhöht werden, der es multinationalen Unternehmen unrentabel macht, ihre Zweigstellen zur Zwischenfabrikation zu beschicken.

Verkehr ist Mittel, nicht Selbstzweck. Die positiven Aspekte des Verkehrs dürfen nicht negiert werden. Funktionierender Verkehr erfüllt mannigfaltige Funktionen für die:

- Siedlungsentwicklung,
- Wohlstandsentwicklung,
- Versorgung der Bevölkerung,
- Erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung.

Der Verkehrsausschuß hat den Antrag in seiner Sitzung am 2. Februar 1995 der Vorberatung unterzogen. Den Bericht im Ausschuß erstattete der Abgeordnete Mag. Reinhard Firlinger.

Nach einer Debatte, an der sich die Abgeordneten Peter Rosenstingl, Rudolf Anschöber, Mag. Reinhard Firlinger, Dipl.-Vw. Dr. Dieter Lukesch und Robert Strobl sowie der Ausschußobmann Rudolf Parnigoni und der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima

sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dr. Martin Bartenstein beteiligten, beschloß der Ausschuß auf Antrag der Abgeordneten Rudolf Parnigoni und Mag. Helmut Kuckacka mit Mehrheit, dem Nationalrat einen Entschließungsantrag betreffend die EU-kompatible Ausarbeitung eines Bundesverkehrswegeplans zu unterbreiten.

Der Antrag 66/A(E) fand nicht die Mehrheit des Ausschusses.

Ebenso fand ein Entschließungsantrag des Abgeordneten Peter Rosenstingl betreffend Koordination der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nicht die erforderliche Mehrheit.

Der vom Ausschuß angenommene Entschließungsantrag war wie folgt begründet:

Die österreichische Verkehrspolitik wird einerseits durch den Beitritt Österreichs zur EU und durch die geänderte verkehrspolitische Situation in den mittel- und osteuropäischen Reformstaaten und andererseits durch steigende Anforderungen an die Mobilität, wachsenden Bedarf der verladenden Wirtschaft und durch die geopolitische Lage Österreichs beeinflusst.

Einen ersten Schritt zu dieser notwendigen verkehrspolitischen Koordinierung in Österreich und zu einer gewissen Institutionalisierung und integrativen Zusammenschau stellte das vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorgelegte österreichische Gesamtverkehrskonzept 1991 dar.

Zur weiteren Konkretisierung und zur flexiblen Anpassung an die Rahmenbedingungen des europäischen Binnenmarktes ist es jedoch notwendig, einen Bundesverkehrswegeplan für Österreich zu erarbeiten und das EU-Weißbuch der Bundesregierung permanent weiterzuentwickeln. Damit soll zum Ausdruck kommen, daß grundsätzlich Bundesverkehrswege und weitere infrastrukturelle Verkehrsmaßnahmen, an denen der Bund durch Gesetze, Verträge mit den Ländern oder durch andere Vereinbarungen beteiligt ist, Gegenstand der Bewertung sind. Diese Vorhaben werden sich an folgenden Prioritäten zu orientieren haben:

- Verbesserung und Sicherung gesellschaftlich erwünschter Mobilität,
- Verringerung der Umweltbelastungen des Verkehrs,
- Unterstützung einer ausgewogenen regionalwirtschaftlichen Entwicklung,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Kooperation der Verkehrsträger und Bildung von Transportketten,
- Einbindung in gesamteuropäische Verkehrskonzepte.

Dabei sind überdies die Aspekte der Kostenwahrheit und Finanzierbarkeit, der Mitwirkung der Betroffenen, der Probleme des Transitverkehrs und der Verkehrsorganisation in Ballungsräumen sowie die Überschaubarkeit der Realisierungszeiträume sowie eine Harmonisierung mit der internationalen Verkehrsinfrastrukturpolitik zu beachten.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle

1. diesen Bericht zur Kenntnis nehmen,
2. die beigedruckte Entschließung annehmen.

Wien, 1995 02 02

**Anton Gaal**  
Berichterstatter

**Rudolf Parnigoni**  
Obmann

./

/.

## **Entschließung**

1. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ersucht, dem Nationalrat zeitgleich mit der Vorlage des Bundesverkehrswegeplanes einen Entwurf für die rechtliche Verankerung des Bundesverkehrswegeplanes vorzulegen.

2. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ersucht, die Arbeiten zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes zügig fortzusetzen und darin den Forderungen nach Verbesserung und Sicherung gesellschaftlich erwünschter Mobilität, den Anforderungen einer ausgewogenen regionalen Wirtschaftsentwicklung, der Forcierung des kombinierten Verkehrs und der Erhöhung der Verkehrssicherheit möglichst Rechnung zu tragen und auf die Harmonisierung mit der europäischen Verkehrsinfrastrukturpolitik und der Verkehrskonzepte der EU einzuwirken, wobei die Verringerung der Belastungen für Bevölkerung und Umwelt ein wesentliches Element sein sollte.

3. Die Bundesregierung wird ersucht, unter Zugrundelegung des Bundesverkehrswegeplanes eine Prioritätenreihung der wesentlichen Verkehrsinfrastrukturvorhaben unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Erfordernisse und des jeweils notwendigen Finanzbedarfs vorzulegen.

4. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ersucht, die verkehrspolitischen Inhalte des EU-Weißbuches der Bundesregierung ständig fortzuschreiben und die Anforderungen des europäischen Binnenmarktes sowie Verkehrskonzepte der EU zu berücksichtigen.

5. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ersucht, dabei regionalspezifische Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu berücksichtigen und nach Möglichkeit lokale, regionale und Landesverkehrskonzepte zu fördern und einzubinden.