



II-780 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5901/1-1-1980

317 IAB

1980-03-18

zu 309 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Kittl, Treichl, Maier, Hirscher,
Schmidt und Genossen, Nr. 309/J-NR/1980
vom 1980 01 24, "Notwendigkeit einer
europäischen Lösung für den Transitver-
kehr im Alpenraum".

Bevor ich auf die einzelnen Punkte Ihrer Anfrage eingehe, erlaube ich mir folgendes zur Grundsatzproblematik auszuführen:

Die Dynamik der europäischen Integration und die zunehmende internationale Arbeitsteilung haben Warenaustausch und Verkehrsströme in Europa enorm anwachsen lassen. In Österreich, dem Schnittpunkt der großen Verkehrsachsen Europas, hat sich das Güteraufkommen im Transitverkehr von Schiene und Straße 1967 bis 1978 von 8 auf 23,5 Mio Tonnen nahezu verdreifacht.

Ungeachtet gesamtwirtschaftlich erstrebenswerter Entwicklungsmöglichkeiten hat dabei einzelwirtschaftliches Nutzenkalkül europaweit zu einer deutlichen Bevorzugung des Straßenverkehrs gegenüber der Schiene geführt: 1967 wurden im Transit durch Österreich auf der Straße 2,2 Mio Tonnen und auf der Bahn 5,8 Mio Tonnen Güter befördert. 1978 betrug das Transitaufkommen im Straßenverkehr 14,7 Mio Tonnen und auf der Bahn 8,9 Mio Tonnen. Einem Güterzuwachs im Transit von 53 % bei der Bahn steht 1967 bis 1978 ein Zuwachs von 568 % auf der Straße gegenüber. Der Anteil der Bahn am Transitaufkommen ist damit 1967 bis 1978 von 73 % auf 38 % geschrumpft, während er im Straßenverkehr von 27 % auf 62 % expandierte.

Untersuchungen einer Arbeitsgruppe der Europäischen Verkehrsministerkonferenz haben erwiesen, daß Österreich schon 1977 im Straßengütertransit mit 14 Mio Tonnen ein mehr als doppelt so großes Verkehrsaufkommen zu bewältigen hatte wie die Schweiz, Jugoslawien, Griechenland und die Türkei zusammengenommen und das auf einem Viertel der Fläche dieser Staaten. Im Vergleich dazu wurden durch die viel größere Bundesrepublik Deutschland nur 8.4 Mio Tonnen befördert.

Österreich ist also das mit Abstand am stärksten belastete Transitland Europas, wobei 80 % des Transitaufkommens im Straßenverkehr auf die Länder der Europäischen Gemeinschaften und ihre Handelspartner entfallen.

Österreich war gezwungen, seine Straßen unter oftmaliger Hintanstellung eigener Prioritäten nach der Interessenslage Gesamteuropas auszubauen. Es wäre daher nur recht und billig, wenn für diesen Straßenausbau endlich Wege einer entsprechenden Beitragsleistung gefunden würden. Während etwa die Schweiz nach wie vor am nationalen 28-Tonnen-Limit festhält, hat sich Österreich trotz größter Belastungen europakonform verhalten und ermöglicht 38-Tonnen schweren Lastwagenzügen die Durchfahrt.

Die Überlastung des österreichischen Fernstraßennetzes bei ungenützten Bahnkapazitäten erfordern ebenso wie die Energieökonomie dringend die Verlagerung der Schwergütertransporte von der Straße auf die Schiene, um drohende Verkehrsinfarkte abzuwenden. Daher werden Transitmagistralen der Schiene und Großverschiebebahnhöfe forciert ausgebaut, um dem Straßengüterverkehr eine leistungsfähige Verkehrsalternative bieten zu können.

Seit 1. Juli 1978 hebt Österreich einen Straßenverkehrsbeitrag ein, um Wettbewerbsnachteile der Schiene gegenüber der Straße zu mildern. Die verkehrspolitische Richtigkeit des eingeschlagenen Weges hat inzwischen auch eine energiepolitische Bestätigung erfahren - ist doch der Schienenverkehr weit energieökonomischer. Seit der Einhebung des Straßenverkehrsbeitrages zeigt sich auch deutlich eine Trendwende im Gütertransitverkehr:

Während noch im 1. Halbjahr 1978 das Transportaufkommen der ÖBB um 8,7 % gesunken, das der Straße dagegen um 11,9 % gestiegen ist, ist im 2. Halbjahr 1978 und im 1. Halbjahr 1979 eine deutliche Trendumkehr festzustellen. So stieg im 2. Halbjahr 1978 das Transitaufkommen der Bahn um 9 %, im 1. Halbjahr 1979 um 7,1 %, das des LKW sank dagegen um 1,7 % bzw. um 2,6 %.

Österreich hat wiederholt erklärt, daß es unbeschadet der ergriffenen verkehrspolitischen Maßnahmen nach wie vor bereit sei, an gesamteuropäischen Lösungen mitzuarbeiten und sich solchen anzupassen, wenn auf österreichische Gegebenheiten in angemessener Weise Bedacht genommen wird.

Unabhängig von dieser Bereitschaft sind in Österreich die Verkehrswege auszugestalten, die durch die Entwicklungstendenzen der Europäischen Gemeinschaften in Richtung Süd-Osteuropa notwendig werden. Daß beim Ausbau der Nordwest-Südostpassage, der ja im Interesse aller beteiligten Volkswirtschaften vorzunehmen sein wird, auch für Österreich tragbare Finanzierungslösungen gefunden werden, ist für ein gemeinschaftliches Vorhaben eine selbstverständliche Voraussetzung.

Ihre Fragen gestatte ich mir im Detail folgendermaßen zu beantworten:

Zu 1.

Das gesamte Transitaufkommen (Bahn, Straße, Schiff) betrug 1967 9 Mio Tonnen, 1972 14,8 Mio Tonnen und 1978 24,6 Mio Tonnen. Das Verkehrsaufkommen der Bahn betrug 1967 5,8 Mio Tonnen, 1972 8,5 Mio Tonnen und lag 1978 bei 8,9 Mio Tonnen. Im Straßentransit wurden 1967 2,2 Mio Tonnen, 1972 bereits 5,4 Mio Tonnen und 1978 14,7 Mio Tonnen durch Österreich befördert. Das bedeutet, daß 1978 pro Werktag bereits 3.500 Schwer-LKW-Züge im Interesse anderer Volkswirtschaften durch Österreich rollten. Es soll auch nicht unerwähnt bleiben, daß dieser gewaltige Straßengütertransitverkehr zu mehr als 90 % mit ausländischen LKW abgewickelt wird. Auf der Donau wurden 1967 1,1 Mio Tonnen, 1972 1 Mio Tonnen und 1978 1,02 Mio Tonnen Güter transitiert. Daneben besteht auch noch ein beträchtlicher Rohrleitungstransit, der allerdings kaum Probleme aufwirft.

Wie Sie aus diesen Zahlen ersehen, hat sich das Transitaufkommen der einzelnen Verkehrsträger recht unterschiedlich entwickelt. Der Zuwachs im Gesamtaufkommen betrug von 1967 bis 1978 173 %, bei der Bahn 53 %, beim LKW 568 %, während die Schifffahrt nahezu stagnierte.

Durch diese Präferenz für den Straßentransport sind für die österreichische Volkswirtschaft zunehmende Belastungen, für die Bevölkerung empfindliche Beeinträchtigungen der Lebensbedingungen und an der natürlichen Umwelt nachhaltige Schädigungen entstanden. Die Durchlaßfähigkeit der Fern- und Transitstraßen ist in Folge dieses gewaltigen Transportaufkommens fast erschöpft. Das bedeutet: endlose Kolonnen, erhöhtes Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer, unzumutbare Lebensverhältnisse in vielen Siedlungen an den Durchzugsstraßen und eine Bedrohung der Position Österreichs als führendes Urlaubs- und Erholungsland.

Zu 2 und 3

Aus meinem Wissenstand als mitbefaßtes Ressort hat sich die Kommission der Europäischen Gemeinschaften bei ihrer Sitzung am 27.2.1980 mehrheitlich positiv für einen Finanzbeitrag der europäischen Gemeinschaften für den Bau der Innkreis-Pyhrn-Autobahn ausgesprochen. Es handelt sich hierbei allerdings um eine vorläufige Zwischenentscheidung, eine formelle und abschließende Entscheidung steht noch aus.

Auf der sogenannten Gastarbeiterroute Salzburg - Spielfeld bildet der EG-Anteil 95,6 % des gesamten Straßengütertransitverkehrs auf dieser Strecke.

Durch den baldigen Beitritt Griechenlands zu den Europäischen Gemeinschaften wird sich der Warenaustausch noch intensivieren. Aus verkehrspolitischer Sicht kann daher nur auf einen baldigen positiven Entscheid der Europäischen Gemeinschaften gedrungen werden.

Zu 4

Die Konferenz der europäischen Verkehrsminister verfolgt eine Politik der ausgewogeneren Aufteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere durch die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen. Überall dort, wo noch freie Kapazitäten im Eisenbahnverkehr vorhanden sind, sollen diese besser genutzt werden. Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen soll ihre Zusammenarbeit noch mehr verbessert werden. Außerdem wird angestrebt, den kombinierten Verkehr auszubauen, wo dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.

Der Förderung des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße kommt nicht nur wegen der notwendigen Entlastung der besonders durch den Transitverkehr schwer beanspruchten Straßen große Bedeutung zu, sondern auch im Hinblick auf die Vorteile, die diese Verkehrsarten vom Standpunkt der Verfügbarkeit von Verkehrsflächen, der rationellen Verwendung der Energie, des Umweltschutzes und nicht zuletzt der Verkehrssicherheit aufweisen.

Die konkreten Probleme des Huckepackverkehrs sollen zwischen den betroffenen Ländern auf bilateraler oder multilateraler Ebene gelöst werden, wobei sich als multilateraler Rahmen für Verhandlungen auch die Konferenz der europäischen Verkehrsminister anbietet.

Zu 5

Die Österreichischen Bundesbahnen haben in enger Zusammenarbeit mit den Nachbarverwaltungen in verschiedenen Relationen kombinierte Verkehre eingerichtet. So bestehen auf den ÖBB-Strecken folgende kombinierte Verkehre: Bundesrepublik Deutschland - Kufstein - Brenner - Italien (Milchtransporte, 6 Züge pro Woche), Wien Nordwest - Unter Retzbach (1- 2 Züge je Monat), Rankweil - Brenner (1 - 2 Züge je Woche), Salzburg -Rosenbach/Arnoldstein - Tarvis (1 - 2 Züge je Woche).

Wurden 1977 46.482 Großcontainer und Wechselaufbauten befördert, waren es 1978 bereits 67.095 und im 1. Halbjahr 1979 36.616. Das bedeutet eine Verkehrszunahme von 29,8 %.

Huckepackverkehre bestehen zwischen München - Kufstein - Brenner - Verona, wo derzeit 18 Züge wöchentlich geführt werden und zwischen München - Salzburg - Rosenbach - Laibach, wo derzeit 6 Züge wöchentlich geführt werden. Außerdem bestehen Huckepackverkehre zwischen St. Pölten über Salzburg nach Ostende und Verkehre mit Wechselaufbauten zwischen Wien und Kapfenberg nach dem Rhein/Ruhrgebiet.

Aus dem nationalen Verkehr mit Wechselaufbauten möchte ich insbesondere die Verkehre zwischen Krems - Innsbruck, Villach und Wolfurt hervorheben.

Internationalen Untersuchungen zufolge wird der Aufwärtstrend beim kombinierten Verkehr anhalten und sich sogar noch verstärken. Die Österreichischen Bundesbahnen streben für 1980 eine Verdoppelung des Huckepackaufkommens, bis 1985 sogar eine Vervierfachung an.

Bis Ende der 80-Jahre setzen sich die Österreichischen Bundesbahnen eine Aufkommenssteigerung im kombinierten Verkehr auf etwa 3 % des prognostizierten Gesamtverkehrsaufkommens der Bahn zum Ziel.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben in letzter Zeit 68 Wechselaufbauten, 17 LKW und Anhänger für die Zustellung dieser Aufbauten und 10 Spezialanhänger (TOMKO) beschafft. Im Frühjahr 1980 werden 30 Doppeleinheiten Drehwippenwagen in den Dienst gestellt, die im Sattelaufliederverkehr eingesetzt werden. Für den Umschlag stehen in Österreich 10 Terminals zur Verfügung, deren technische Ausrüstung laufend verbessert wird.

Außerdem werden derzeit zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und interessierten Stellen Gespräche über die Errichtung einer nationalen Gesellschaft für den kombinierten Verkehr geführt. Ziel dieser Institution soll die Intensivierung der Zusammenarbeit aller am kombinierten Verkehr Interessierten sein.

Zu 6

Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister hält die Lösung der Probleme der Anlastung der Infrastrukturkosten für wesentlich und wird sich - in Weiterführung der Untersuchung über den Transitverkehr - in nächster Zeit mit der Aufstellung gemeinsamer Regeln und Grundsätze befassen.

Seitens der Europäischen Gemeinschaften wurde eine erste Richtlinie zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge ausgearbeitet. Informationsgespräche über diesen Richtlinienentwurf haben bereits stattgefunden.

Österreich ist bereit, an europäischen Lösungen des Wegekostenproblems mitzuarbeiten und sich solchen anzupassen, wenn auf die spezifisch österreichischen Gegebenheiten in angemessener Weise Bedacht genommen wird.

Österreich hat im Hinblick auf seine Brücken- und Mittlerfunktion die europakonforme Gesamtgewichtsbegrenzung von 38 Tonnen eingeführt. Damit hat Österreich über seine nationalen Interessen weit hinausgehend Leistungen für europäische Transitbedürfnisse erbracht.

Zu 7

Um ein allfälliges Mißverständnis auszuräumen, muß klargelegt werden, daß ausdrückliche Transitkontingentvereinbarungen nur mit sehr wenigen Staaten, nämlich mit Belgien, Italien, Jugoslawien, den Niederlanden und Spanien bestehen. Im Verhältnis zu allen anderen in Betracht kommenden Staaten gibt es keine derartigen Vereinbarungen und sind die Transitgenehmigungen Bestandteil der allgemein vereinbarten Kontingente.

Eine isolierte Betrachtung - der im übrigen auch zahlenmäßig geringen Transitkontingente - hinsichtlich der genannten Länder würde daher kein brauchbares und aussagekräftiges Bild ergeben.

Zur Illustration möchte ich erwähnen, daß z.B. mit Italien ein Transitkontingent letztmals im Jahre 1973 verhandelt wurde, wobei damals die Anzahl der Genehmigungen von 155 auf 175 erhöht wurde.

Die in der Konferenz der europäischen Verkehrsminister vertretenen, Transitverkehr verursachenden Staaten sind naturgemäß an einer Ausweitung der Transitgenehmigungen interessiert.

Im Hinblick auf die Belastungen durch den Straßengütertransitverkehr verfolgt Österreich jedoch eine zurückhaltende Politik bei der Vergabe von Transitgenehmigungen.

Wien, 1980 03 13
Der Bundesminister

