

II-8355 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telefax 61 3221155  
Telefax (0222) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/25-4-89

3849 IAB

1989 -07- 28

zu 3826 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche parlamentarische  
Anfrage der Abg. Strobl und Genossen vom 26.  
Mai 1989, Nr. 3826/J-NR/1989, "Realisierung  
der vom Tiroler Landtag beschlossenen bzw.  
von einer "Noch-nicht-Mehrheit" dort vor-  
geschlagenen Maßnahme für die Verminderung  
des Transitverkehrs - einschließlich Über-  
legungen zu verkehrersparenden Maßnahmen"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Maßnahmen werden Sie zur Realisierung dieses Maß-  
nahmenpaketes treffen?"

Zur Lösung der verkehrsbedingten Probleme des Transitverkehrs  
durch Österreich wurde ein multikonzeptionelles Lösungspaket  
erarbeitet, dem folgende Maßnahmen zugrunde liegen:

- a) Signifikante Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der  
Straße auf die Schiene vor allem durch die Technik des  
Kombinierten Verkehrs aber auch durch den konventionellen  
Schienenverkehr. Dazu ist es erforderlich, die Schienen-  
infrastruktur entlang der Transitmagistralen entsprechend  
auszubauen, die kurz- und mittelfristig zu realisierenden  
Maßnahmen werden dabei ohne finanzielle Beiträge der EG  
von Österreich aus Budgetmitteln finanziert.
- b) Rückverlagerung des sogenannten Umwegtransitverkehrs  
durch Österreich, der aufgrund des Prinzips der kürzesten  
Wege eigentlich durch die Schweiz verlaufen müßte.

- 2 -

- c) Realisierung eines speziellen Förderungspaketes für den Kombinierten Verkehr, wobei dem unbegleiteten Kombinierten Verkehr als der zukunftsweisenden Transportart grundsätzlich der Vorzug auf der Rollenden Landstraße einzuräumen ist. Erwähnenswert sind vor allem die Maßnahmen Investitionshilfen für Equipment, das für den Kombinierten Verkehr geeignet ist, finanzielle Unterstützung für die Anschaffung von rollendem Material zur Beförderung von Ladeeinheiten im Kombinierten Verkehr, steuerliche Begünstigung des Vor- und Nachlaufs zum Kombinierten Verkehr, Nutzlastausgleich und Ermöglichung der Anschlußkobotage.
- d) Einführung eines umweltverträglichen LKW. Die entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen hierfür befinden sich gegenwärtig in Begutachtung. Die vom Transitverkehr betroffenen österreichischen Autobahn-routen werden ab 1.12.1989 mit einem Nachtfahrverbot, ausgenommen lärmarme LKW's belegt. Damit wird auch ein entsprechender Anreiz zum Einsatz solcher LKW-Systeme geschaffen.

Im besonderen möchte ich noch auf das kurz- und mittelfristige Maßnahmenpaket zur Verbesserung des Schienentransitkorridors über den Brenner eingehen:

- Dieses umfaßt in der ersten Stufe die sofortige Nutzung freier Schienenverkehrskapazitäten, dies bedeutet daß 30 zusätzliche Züge pro Tag mit einer Nettokapazität von 28.000t geführt werden können.
- Das mittelfristige Paket umfaßt die Tunnelausweitungen auf der Brennerstrecke für eine durchgehende Eckhöhe von 4m, sicherungstechnische und betriebsorganisatorische Maßnahmen zur weiteren Kapazitätserhöhung sowie den Bau der Ortsumfahrung Innsbruck. Durch diese mittelfristigen Maßnahmen können ab 1992 gegenüber heute zusätzlich 100 Züge geführt werden.

- 3 -

- Langfristig ist die Realisierung des Brennertunnels notwendig, der Zeitpunkt ist etwa das Jahr 2010.

Zu Frage 2:

"Welche Reaktionen aus dem In- und Ausland sind nach der Beschlußfassung des Tiroler Landtages bei Ihnen eingelangt?"

Die Reaktionen aus dem In- und Ausland, nach Beschlußfassung des Tiroler Landtages über das LKW-Nachtfahrverbot, waren recht vielfältig. In jedem Falle positiv äußerten sich die Anrainer, die in der vorgesehenen Maßnahme einen ersten Schritt zur Reduzierung der negativen externen Effekte des Transitverkehrs sehen. Erwartungsgemäß negativ reagierte das Frächtergewerbe und deren Interessenvertretungen. Wichtig erscheint mir jedoch, daß auch die EG ein gewisses Verständnis für diese Maßnahme gezeigt haben, wenn sie sich auch nicht mit ihr einverstanden erklären.

Relativ heftig fielen die Stellungnahmen des Verkehrsministeriums in Bonn aus, wie der jetzige Stand der Verhandlungen mit den EG zeigt, dürfte sich diese "harte Linie" jedoch innerhalb der EG nicht durchsetzen.

Zu Frage 3:

"Welche Möglichkeiten sehen Sie zur Einführung einer Tonnagebeschränkung auf 28 t?"

Ich habe - wie auch schon bei der dringlichen Anfragebeantwortung vom 28.2. dieses Jahres - im Zusammenhang mit der Reduzierung des Gesamtgewichtes auf 28 Tonnen darauf hingewiesen, daß in den Verhandlungen mit den EG auch die Einführung eines 28 t-Limits in Österreich eine österreichische Verhandlungsposition ist.

Insofern stand ich auch dem Vorschlag von Herrn Bundesminister a.D. Graf grundsätzlich positiv gegenüber. Die Einführung eines 28 t-Limits muß vor allem nach Schaffung der

- 4 -

erforderlichen Schieneninfrastruktur als Maßnahme zur Sicherstellung der Nutzung dieses Angebots ein Diskussionspunkt sein, wenn es nicht gelingt, die Nutzung der Kapazität auf der Schiene durch andere Maßnahmen sicherzustellen. Die Notwendigkeit eines Vorziehens einer solchen Maßnahme muß vom Verlauf und Ausgang der derzeitigen Gespräche mit den EG abhängig gemacht werden. Es muß aber gleichzeitig klar erkannt werden, daß eine solche Maßnahme weitreichende Auswirkungen sowohl auf das österreichische Wirtschaftssystem als auch auf jenes der EG hat und zu entsprechenden Reaktionen der entsprechenden Seiten führen könnte.

Allerdings müßten wir bereit sein, gegebenenfalls die Konsequenzen dafür zu tragen. Jedenfalls wird die Einführung eines 28 t-Limit dann erfolgen müssen, wenn die EG nicht in der Lage ist, die Rückverlagerung des die Schweiz vermeidenden Umwegtransits durch geeignete Maßnahmen auf Dauer sicherzustellen.

Zu Frage 4:

"Werden Sie wissenschaftliche Studien zum "zweiten Schritt einer Reduzierung des Transitverkehrs" veranlassen?"

Die bis jetzt realisierten und in Ausarbeitung befindlichen Maßnahmen basieren auf einem umfangreichen Paket der verschiedensten wissenschaftlichen Studien. Auch für die Zukunft ist geplant, die gewonnenen Erkenntnisse zur vertiefen und neue Informationen zu erhalten.

Im besonderen ist geplant, eine "Wegekostenrechnung für Österreich" erarbeiten zu lassen, um jeden Verkehrsträger mit den von ihm verursachten Kosten belasten zu können. Die Arbeiten für den Verkehrsträger Schiene stehen unmittelbar vor dem Abschluß, die Untersuchungen für den Verkehrsträger Straße sollen in nächster Zeit vergeben werden.

- 5 -

Laufend werden Studien durch mein Resort vergeben oder unterstützt, die sich auf eine Prognose der Schadstoffemissionen und auf Maßnahmen zu deren Verhinderung beziehen.

Bereits abgeschlossen werden konnte die Untersuchung der Unfallfolgekosten.

Wien, am 25. Juli 1989

Der Bundesminister:

