

III-118 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVII. GP

Transitverkehr durch Österreich

Parlamentarische Enquete

22. Juni 1989

Stenographisches Protokoll

Parlamentarische Enquete

22. Juni 1989

(XVII. Gesetzgebungsperiode des Nationalrates)

Thema

Transitverkehr durch Österreich

I. Referate von:

1. Dipl.-Ing. Dr. Stickler: Entwicklung des Transitverkehrs und sein nationaler und regionaler Stellenwert im Verkehrsfluß
2. Hofrat Dr. Liehl (Landesregierung Tirol): Die Auswirkungen des Transitverkehrs auf die Bevölkerung und die Umwelt (Lärm- und Schadstoffbelastung)
3. Professor Dr. Ernst Gehmacher (IFES): Die Einstellung der Bevölkerung zum Transitproblem
4. Dr. Claudia Kahr (BM für öffentliche Wirtschaft und Verkehr): Rechtliche Verpflichtungen Österreichs hinsichtlich des Transitverkehrs (internationales Verkehrsrecht, Vereinbarungen auf bilateraler und multilateraler Ebene, GATT-Verpflichtungen, sonstiges internationales Recht)
5. Universitätsprofessor Dr. H. P. Lenz (TU-Wien): Technische Möglichkeiten zur Verringerung der Umweltbelastungen durch den LKW
6. BM für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher: Das Transitverkehrskonzept der Bundesregierung
7. Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Wolfgang Schüssel: Straßentechnische Maßnahmen zur Verringerung der Umweltbelastungen und Mautfragen
8. Landeshauptmann Dipl.-Ing. Dr. Alois Partl und Landesrat Dr. Arno Gasteiger: Die Transithbelastung aus der Sicht der Länder
9. Generaldirektor-Stellvertreter Dipl.-Ing. Hainitz (ÖBB): Möglichkeiten der Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Straße auf die Schiene

10. Botschafter Dr. Manfred Scheich: Bisheriger Verlauf und weitere Vorgangsweise in den Transitverhandlungen mit der EG

II. Anschließend Diskussion der Referate

Inhalt

Referate

- Landeshauptmann Dipl.-Ing. Dr. Partl (S. 5)
 Dipl.-Ing. Dr. Stickler (S. 8)
 Hofrat Dr. Liehl (S. 12)
 Professor Dr. Gehmacher (S. 15)
 Dr. Claudia Kahr (S. 16)
 Universitätsprofessor Dr. Lenz (S. 19)
 Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher (S. 21)
 Bundesminister Dr. Schüssel (S. 27)
 Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Gasteiger (S. 30)
 Generaldirektor-Stellvertreter Dipl.-Ing. Hainitz (S. 32)
 Botschafter Dr. Scheich (S. 35)

Geschäftsbehandlung

Antrag der Abgeordneten Astrid Kuttner im Sinne des § 98 a Abs. 5 GOG, das Stenographische Protokoll dieser Enquete dem Nationalrat als Verhandlungsgegenstand vorzulegen (S. 37) — Annahme (S. 37)

Debatte über die Referate

- Landeshauptmann-Stellvertreter Tanzer (S. 38)
 Abg. Stocker (S. 39)

Landesstatthalter Dipl.-Vw. G a s s e r (S. 41)	Abg. Dr. M ü l l e r (S. 66)
Kommerzialrat Ing. S t e i n e r (S. 42)	K o f l e r (S. 67)
Abg. Dr. L a n n e r (S. 44)	Dr. H u s s l (S. 68)
Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. S t r e i c h e r (S. 45)	Mag. B e r t s c h (S. 70)
Dr. K u b e k (S. 46)	Abg. P i s c h l (S. 71)
Abg. Dr. F r i z b e r g (S. 48)	Universitätsprofessor Dipl.-Ing. Dr. K n o f - l a c h e r (S. 72)
W e i d i n g e r (S. 50 und S. 65)	Ing. G a l l e r (S. 75)
H e i k e n w ä l t e r (S. 51)	Abg. H o f e r (S. 77)
Dr. R u d i s c h (S. 52)	Bundesrat Dr. S t r i m i t z e r (S. 78)
Abg. Dr. Helga R a b l - S t a d l e r (S. 53)	S t ü r z l i n g e r (S. 79)
Abg. P r o b s t (S. 54)	Abg. Astrid K u t t n e r (S. 80)
N i e d e r k o f l e r (S. 56)	Dr. T s c h i r n e r (S. 81)
Abg. S t r o b l (S. 58)	Stadtrat H a t z l (S. 82)
Abg. Dr. D i l l e r s b e r g e r (S. 60)	Dipl.-Ing. K o c h (S. 84)
Landesrat Dr. P ü h r i n g e r (S. 62)	Dipl.-Ing. Dr. L e d e r b a u e r (S. 85)
Barbara S t a n g e l (S. 63)	Universitätsprofessor Dr. W i m m e r (S. 87)
Professor Mag. W a s s e r m a n n (S. 64)	

Beginn der Enquete: 10 Uhr 12 Minuten

Vorsitzende: Abgeordneter **Karl Pischl**, Abgeordneter Dr. **Otto Keimel**, Abgeordneter Anton **Brennsteiner**.

Vorsitzender Abgeordneter **Karl Pischl**: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich eröffne die parlamentarische Enquete zum Thema „Transitverkehr durch Österreich“ und begrüße die erschienenen Teilnehmer, insbesondere die geladenen Referenten und Experten.

Meine Damen und Herren! Ich möchte bei dieser Gelegenheit auch darauf hinweisen, daß diese Enquete nicht aufgrund eines Antrages einer Partei zustande gekommen ist, sondern daß es einen gemeinsamen Antrag von SPÖ, ÖVP und FPÖ auf Durchführung dieser parlamentarischen Enquete gegeben hat. — Das nur zur Richtigstellung, da es heute in verschiedenen Medien geheißen hat, es sei aufgrund eines Antrages einer Partei zu dieser Enquete gekommen.

Bezüglich der Tagesordnung verweise ich auf die aufliegende Information.

Meine Damen und Herren! Was die Mittagspause anlangt, schlage ich vor, die Aussprache bis zirka 12.30 Uhr, 13 Uhr zu machen und dann für eine Stunde — wir werden schauen, wie es zeitlich läuft — zu unterbrechen.

Wir gehen nunmehr in die Tagesordnung ein.

Bevor ich dem ersten Referenten das Wort erteile, weise ich darauf hin, daß das über die Enquete zu erstellende Stenographische Protokoll aufgrund von Tonbandaufnahmen ausgearbeitet wird. Es ist daher erforderlich, daß alle Stellungnahmen unter Benützung eines Mikrophons erfolgen. Ich ersuche daher, bei allen Wortmeldungen vom Rednerpult aus zu sprechen. Dies gilt nicht nur für die Referenten, sondern dann auch für die Diskussion.

Mit Rücksicht auf die große Zahl der Teilnehmer an dieser Enquete werden die Referenten ersucht, nicht wesentlich länger als 10 bis 15 Minuten zu sprechen. Weiters appelliere ich an alle Teilnehmer der Debatte, eine Redezeit von 5 Minuten nicht zu überschreiten. Ich meine, es liegt in unser aller Interes-

se, diese Zeit einzuhalten, denn ansonsten würden wir am späteren Nachmittag wahrscheinlich vor fast leeren Bänken diskutieren.

I. Punkt: Referate

Vorsitzender Abgeordneter **Pischl**: Ich erteile nunmehr dem ersten Referenten, Herrn Landeshauptmann Dipl.-Ing. Dr. Alois Partl, das Wort. Herr Landeshauptmann, bitte.

„Die Transitbelastung aus der Sicht der Länder“

^{10.14}

Referent Landeshauptmann von Tirol Dipl.-Ing. Dr. Alois **Partl**: Verehrter Herr Vorsitzender! Verehrte Herren Bundesminister! Meine Damen und Herren! Diese heutige Enquete ist dem derzeit in Tirol wichtigsten und aktuellsten Thema gewidmet: Der Verkehr hat in unserem Lande ein Ausmaß angenommen, das der Bevölkerung nicht mehr zugemutet werden kann. Fast der gesamte Güterverkehrszuwachs in den letzten Jahren und Jahrzehnten ist auf der Straße erfolgt, während der Bahn-Gütertransit stagnierte, ja in einigen Jahren sogar zurückgegangen ist.

In Österreich, in Europa überhaupt, ist Tirol am stärksten von diesem Transitverkehr betroffen. Ich glaube, rund 80 Prozent des gesamten Gütertransits Österreichs auf der Straße gehen über die Inntal- und Brennerfurche.

Die Prognosen für die kommenden Jahre sind hinsichtlich des Verkehrsvolumens sehr deutlich und müssen uns alarmieren. Die unterschiedliche Verkehrspolitik in den beiden Nachbarländern Österreich und Schweiz hat dazu geführt, daß Tausende LKW, ja Hunderttausende im Laufe eines Jahres einen weiten Umweg machen, weil sie in der Schweiz wegen der Tonnagebegrenzung und wegen des Nachtfahrverbotes nicht durchkommen, und fast 40 Prozent unseres Gütertransits durch Tirol sind solcher Umwegtransit.

Ich möchte dazu sagen: Wir in Tirol sind nicht mehr bereit, die Last anderer zu tragen. Wir können das weder der Bevölkerung zumuten, noch verträgt das alles unsere Umwelt.

Referent Landeshauptmann von Tirol Dipl.-Ing. Dr. Alois Partl

Wir haben schon seit vielen Jahren Untersuchungen, die darauf hindeuten, daß gerade aufgrund des Transitverkehrs, überhaupt des Verkehrs, die Wälder stark geschädigt sind. Während wir vor einigen Jahren auf der einen Seite die Schwefelbelastung auf ein Viertel des Ausgangswertes senken konnten, ist die Belastung durch Stickoxid weiter gestiegen. Die Auswirkungen sind sehr deutlich in unseren Schutz- und Bannwäldern zu spüren – und das ist ja schließlich eine existentielle Frage für die Bevölkerung in Tirol: Würden diese Schutzwälder zugrunde gehen, wären weite Teile unseres Landes nicht mehr bewohnbar. – Das ist eine geradezu hochaktuelle Situation.

Die außeralpinen Räume stellen starke Anforderungen an unser Land. Wenn dann und wann in den Diskussionen gesagt wird, daß auf irgendwelchen deutschen oder anderen Autobahnen das Drei- oder Vierfache an Verkehr abrollt, dann muß ich dazu sagen: Die Situation in einem Gebirgsland mit engen Tälern, mit einem ökologisch empfindlichen System ist ja völlig anders. Unsere inneralpinen Täler sind viel mehr gefährdet. Das spüren wir ganz besonders bei den Wäldern, aber auch was den Schadstoffeintrag in den Böden anlangt. Es gibt neueste Untersuchungen, die das deutlich bestätigen.

Aber mehr noch als die Umwelt betrifft das die Menschen: Fast 40 Prozent der Bevölkerung in unserem Lande sind vom Transitverkehr geplagt, und zwar echt geplagt, weil dieser 24 Stunden ununterbrochen, rund um die Uhr, rollt.

Diesbezüglich haben wir nicht nur Bestätigungen von einzelnen Ärzten und Klagen von vielen Bürgern, sondern in der letzten Zeit hat auch die Tiroler Ärztekammer einen Appell an die zuständigen und verantwortlichen politischen Gremien gerichtet, da Abhilfe zu schaffen, damit die Menschen wieder in gesünderer Umwelt leben können.

Meine Damen und Herren! Niemand kann erwarten, daß wir unsere Heimat zu einer europäischen Lastenstraße werden lassen, und niemand kann erwarten, daß wir uns unser Land ruinieren lassen.

Der Tiroler Landtag, die Tiroler Landesregierung haben schon vor einigen Jahren ein Verkehrskonzept beschlossen, das kurzfristige, mittelfristige und langfristige Zielsetzungen enthält. Wir haben vor wenigen Wochen

im Tiroler Landtag, und zwar alle im Tiroler Landtag vertretenen Parteien, ein ganzes Paket von Maßnahmen gefordert, durch die insbesondere eine Entlastung der Bevölkerung von der Lärmplage erfolgen soll.

Wir haben schon früher Anträge in diese Richtung gestellt, die aber nur teilweise berücksichtigt wurden, so etwa: Aufbringung von lärm-dämmenden Belägen, die Reduktion der Geschwindigkeit für LKWs in der Nacht, Errichtung von Lärmschutzmauern und eine Reihe von anderen Maßnahmen.

Das entscheidende in diesem letztgefaßten Beschluß des Tiroler Landtages – ich betone noch einmal: es war dies ein Antrag aller Parteien – war das Nachtfahrverbot für schwere LKW.

Darüber hinaus wurde aber auch das Verlangen gestellt, daß Schrott und ähnliche Güter im Transit nicht mehr auf der Straße transportiert werden dürfen, sondern mit der Bahn, denn dort ist Kapazität frei. Wir sind der Meinung – ich möchte das ganz besonders unterstreichen –, daß auch die Freiheit Grenzen hat. Und die Grenzen der Freiheit in der Wahl des Verkehrsmittels liegen dort, wo eine weitere Belastung weder der Bevölkerung noch der Umwelt länger zugemutet werden kann. Diese Grenze ist bei uns überschritten.

Wir haben in diesem Maßnahmenpaket auch gefordert, daß die gefährlichen Güter auf der Bahn transportiert werden müssen. Gerade schwere Unfälle in unserem Lande, die in letzter Zeit passierten, wo wir an Katastrophen gerade noch vorbeigegangen sind, machen dies deutlich und unterstreichen das.

Wir haben auch die Einführung einer Öko-Maut verlangt. Ich bin dankbar dafür, daß das geschehen wird. Ich erwarte mir, daß diese Öko-Maut natürlich in erster Linie dort verwendet werden wird, wo sie eingehoben wird, weil es dort den stärksten Verkehr gibt, weil dort die Menschen die Belastungen am meisten spüren und weil dort am dringendsten die notwendigen Abhilfemaßnahmen geschaffen werden müssen, so etwa lärm-dämmender Belag auch auf den Begleitstraßen zu den Autobahnen, auch eine Festlegung von Obergrenzen in der Belastung, daß es sozusagen eine Kontingentierung des Verkehrs von der Belastbarkeit her gibt. Weiters: Eindämmung von Einzelfahrgenehmigungen und so weiter.

Referent Landeshauptmann von Tirol Dipl.-Ing. Dr. Alois Partl

Meine Damen und Herren! Das alles sind Dinge, die wir nicht als Alibi-Handlung setzen wollten, sondern wir mußten einmal den Stein in den Teich werfen, damit die Wellen die Botschaft an die Ufer bringen. Seit 17 Jahren verlangen wir in der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, und jedes Jahr ist der Verkehr auf der Straße mehr geworden, auf der Schiene hat er hingegen stagniert.

Es ist die Kapazität der Bahn nicht ausgelastet, und es muß einfach langfristig — wie wir das seit 17 Jahren fordern — eine neue transalpine Eisenbahn gebaut werden. Das ist unsere Forderung. Es handelt sich ja hiebei um eine der europäischen Hauptverkehrslinien. Nur das kann uns auf lange Sicht gesehen eine echte Entlastung bringen.

Ich richte daher den eindringlichen Appell an die Bundesregierung, gerade hinter dem Konzept München — Verona, neue transalpine Bahn, mit allem Nachdruck zu stehen, weil wir ja schließlich zu den am meisten betroffenen Ländern gehören; insbesondere Tirol ist davon besonders betroffen.

Das stellt eine Milliardeninvestition zum Schutz der Umwelt, zum Schutz der Bevölkerung dar und bringt für 10 bis 15 Jahre Arbeit und für mindestens 100 Jahre einen Nutzen. Eine sinnvollere Investition kann ich mir nicht vorstellen.

Ich bitte daher den Bundesminister und die gesamte Bundesregierung, möglichst rasch zur Bildung einer Gesellschaft zu schreiten, die die Planung und den Bau des Brenner-Basistunnels in Angriff nehmen kann; mit dem Bau der Umfahrung von Innsbruck wurde ja bereits begonnen, und dafür sind wir auch dankbar.

Das, was das Land Tirol in diesem Maßnahmenpaket verlangt hat, ist nicht gerichtet gegen irgend jemanden — nicht gegen den Transport oder die Transportwirtschaft, nicht gegen die Wirtschaft —, das ist auch kein unfreundlicher Akt gegenüber den Nachbarländern oder der Europäischen Gemeinschaft, sondern das ist eine Maßnahme zum Schutze unserer Bevölkerung und zum Schutze unserer Umwelt.

Aus diesem Gesichtspunkt heraus ist es als eine Art Notwehrreaktion zu betrachten, die wir damit gesetzt haben, und ich bitte alle

um Verständnis dafür. Ich appelliere also wirklich, das Notwendige zu tun.

Wir haben damit ein Signal gegeben, damit endlich Maßnahmen gesetzt werden, die wir kurz-, mittel- und langfristig brauchen. — Über die Einführung des Nachfahrverbotes ab 1. Dezember sind wir alle froh.

Ich möchte aber noch folgendes dazu sagen: Wir wollen, daß die Frage des Transitverkehrs zwischen Österreich und der Europäischen Gemeinschaft vor den Beitrittsverhandlungen Österreichs mit der Europäischen Gemeinschaft gelöst wird, da wir sonst Gefahr laufen, daß das zu einem „Eintrittspreis“ wird.

Die österreichische Verkehrspolitik muß sozusagen eine treibende Kraft für den Bau einer transalpinen Bahnlinie darstellen. Es könnte uns sonst passieren, daß die Schweiz transalpine Eisenbahnen baut, den umweltfreundlichen, rentierlichen Transit auf der Bahn hat und daß uns in Österreich, ganz besonders in Tirol, aber auch in unseren Nachbarländern, dann sozusagen der LKW-Verkehr bleibt.

Deshalb ersuche ich ganz dringend um Verwirklichung dieser Maßnahmen, nicht nur kurz- und mittelfristiger, sondern daß man ganz konsequent an die Setzung langfristiger Maßnahmen herangeht und daß man aus dieser bedrohlichen Situation heraus diese Chance ergreift. Die Kooperation der Länder ist hiebei in vollem Maße gegeben.

Ich richte noch einmal den Appell an alle dafür Zuständigen — in der Bundesregierung, in der Außenpolitik —, ganz konsequent die Verwirklichung dieser Ziele anzugehen — zum Nutzen unserer Menschen und zum Schutz unserer Heimat. — Danke schön.
(Beifall.) 10:24

Vorsitzender Abgeordneter Pischl: Ich danke Herrn Landeshauptmann Dr. Partl für seine Ausführungen, vor allem auch für die Einhaltung des vorgegebenen Zeitlimits.

Als nächstem darf ich Herrn Dr. Stickler das Wort erteilen, und zwar zum Thema „Entwicklung des Transitverkehrs und sein nationaler und regionaler Stellenwert im Verkehrsfluß“.

Herr Dr. Stickler, auch wenn Sie ein breites Grundsatzreferat vorbereitet haben, bitte

Vorsitzender Abgeordneter Pischl

ich um die Einhaltung der zeitlichen Begrenzung. — Bitte.

„Entwicklung des Transitverkehrs und sein nationaler und regionaler Stellenwert im Verkehrsfluß“

10.25

Referent Zivilingenieur für Bauwesen Dipl.-Ing. Dr. Helmut Stickler: Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Generell wird Transitverkehr definiert als „Verkehr, der über eine Staatsgrenze führt und im Verlauf seiner Fahrt dieses Staatsgebiet wieder verläßt, ohne daß dazwischen eine Be- oder Entladung des Transportmittels erfolgt“. Diese an sich bekannte Definition bedeutet, daß zwei häufig anzutreffende Behauptungen nicht gelten, die da lauten:

„Alle Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen betreiben Transit.“

„Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen betreiben generell im eigenen Land keinen Transit.“

Ferner zeigt diese Definition, daß der echte Transitverkehr nur sehr schwer statistisch zu erfassen ist, nämlich nur entweder durch mündliche Befragung oder schriftliche Erhebung beziehungsweise durch „Verfolgung“ von Fahrzeugen von Staatsgrenze zu Staatsgrenze. — Beide Erfassungsarten sind außerordentlich aufwendig.

Die übergeordnete Definition des Transitverkehrs reicht darüber hinaus für eine Argumentation zur Ermittlung von Transitanteilen nicht aus, weil ihr noch die Dimensionsangabe und weitere Spezifikationen fehlen. Als sinnvolle Spezifikationen erweisen sich drei unterschiedliche Transit-Begriffe, die jeweils auf ein genau definiertes Kollektiv zu beziehen sind.

1. Die einen bestimmten Verkehrswequerschnitt während einer bestimmten Zeiteinheit passierenden Gütermengen oder Fahrzeuganzahlen. Setzt man diesen Wert in Bezug zur gesamten, diesen Querschnitt in derselben Zeit passierenden Gütermenge beziehungsweise Fahrzeuganzahl, so erhält man einen querschnittsbezogenen Transitanteil.

2. Bezieht man diesen Transitanteil auf die Fahrleistung einer Route, so erhält man einen routenbezogenen Transitanteil.

3. Bezieht man diesen Anteil auf ein gesamtes Territorium, so erhält man einen gebietsbezogenen Transitanteil.

Wenn ein Wipptaler auf die Brenner Autobahn schaut und einen italienischen LKW-Zug mit Orangen sieht, so ist das für ihn zwangsläufig Transitverkehr, auch wenn dieser LKW die Landeshauptstadt mit Vitaminen versorgt, also ein eindeutiger Zielverkehr ist.

Wenn ein Bewohner von Zederhaus auf die Tauern Autobahn schaut und dort einen Holländer mit Holz fahren sieht, so ist das für ihn Transitverkehr, obwohl der Holländer vielleicht aus den letzten gesunden steirischen Wäldern Holz nach Holland transportiert und daher bei uns ein Quellverkehr ist.

Wenn ein LKW von Sillian nach Innsbruck fährt, so ist das doch ein österreichischer, sogar ein Tiroler Binnenverkehr; für den Oberpinzgau ist das ein Durchgangsverkehr. Und wenn derselbe LKW-Zug nicht über den Felbertauern sondern über den Brenner fährt, dann ist er in Italien ein echter Transitverkehr.

Noch abenteuerlicher wird es: Wenn ein Kufsteiner nach Südtirol zum Törggelen fährt, dann ist er bei uns ein Quellverkehr. Wenn zwei Kilometer weiter ein Bayer aus Oberaudorf nach Südtirol fährt, dann ist er bei uns ein Transitverkehr. Fahren die beiden aber nach Salzburg zu den Festspielen, dann ist der Tiroler in Bayern ein Transitverkehr und der Bayer ein Quellverkehr.

LKW-Lenker fahren wesentlich zeitbewußter und reagieren auf Zeitvorteile stärker als PKW-Lenker. Selbst Umwege über Schnellstraßen beziehungsweise sehr zügig ausgebauten Bundesstraßen werden bei einem Zeitgewinn infolge der größeren Fahrgeschwindigkeit in Kauf genommen, und die Schnellstraße wird bei Längen- und Geschwindigkeitsgleichgewicht bevorzugt. Hier sind die größere Sicherheit und Bequemlichkeit von ausschlaggebender Bedeutung.

Aufgrund der kürzeren Streckenlängen und Fahrtzeiten müßten im Güterverkehr im Westen Routen über die Schweiz und im Osten über die Tauern Autobahn beziehungsweise über die Pyhrn-Route jenen durch Tirol vorgezogen werden. Eine Analyse des europäischen Gütertransitverkehrs zeigt aber, daß 25 Prozent der Fahrzeuge bei ihrer Fahrt

Referent Zivilingenieur für Bauwesen Dipl.-Ing. Dr. Helmut Stickler

durch Tirol erhebliche Umwege bei gleichzeitigem Zeitverlust in Kauf nehmen. Für weitere 18 Prozent steht außer der Route durch Tirol noch eine weitere sinnvolle Alternativroute zur Verfügung. Nur der Rest, also 57 Prozent, fahren auf dem Bestweg.

Die Gründe für das Umfahren der Schweiz sind — neben dem guten Ausbauzustand des übergeordneten Straßennetzes in Österreich und dessen Einbindung in das überregionale europäische Straßennetz — vor allem in den verkehrspolitischen Maßnahmen zur Beschränkung des Straßenverkehrs in der Schweiz zu suchen.

Die Ausweitung des Straßennetzes gegenüber dem Ausbau der Eisenbahn bewirkte in Verbindung mit der Änderung der Produktionsstruktur eine zunehmende Verschiebung der Marktanteile von der Schiene zur Straße. Beigetragen zu dieser Entwicklung haben neben der Strukturänderung die Qualitätseinbußen des Bahntransportes.

Die Qualität des Straßentransportes hat dagegen durch den Ausbau des Straßennetzes und durch technische Verbesserungen an den Fahrzeugen ständig zugenommen. An den 4,6 Millionen Tonnen, die 1960 auf der Schiene und Straße durch Österreich transportiert wurden, hatte die Bahn einen Anteil von 91 Prozent. 1970, zehn Jahre später, sank dieser Anteil bei 11,2 Millionen Tonnen Transitgütern auf 71 Prozent, und 1987 wurden bei insgesamt 31,3 Millionen Tonnen 69 Prozent auf der Straße und nur noch 31 Prozent auf der Bahn transportiert.

Der Transitverkehr wird auch in Zukunft weiter zunehmen, jedoch mit geringeren Zuwachsraten als bisher. Prognosen sprechen von einem Zuwachs des Straßengütertransits von etwa 60 bis 80 Prozent bis zur Jahrtausendwende. Dies gilt unter der Voraussetzung, daß keine wirksamen Maßnahmen zugunsten der Schiene in Österreich gesetzt werden.

Auch im Personentransit ist noch mit beträchtlichen Zuwachsraten in der Größenordnung von etwa 30 Prozent zu rechnen.

Die Belastungen werden vor allem auf der Tauern- und Pyhrn-Route zunehmen, bei der Brenner-Route kann mit Verlagerungen des Urlaubertransits auf die Gotthard-Route gerechnet werden.

Teil des Bewußtseinswandels unserer Zeit ist ein neues Verhältnis zur Umwelt oder wenigstens das Bemühen darum. Mit zunehmender Verkehrsbelastung auf den Transitrouten wurden die negativen Wirkungen der Kraftfahrzeuge, im besonderen die Lärm- und Abgasemissionen immer größer und führten zu einer diesen Bewußtseinswandel weit übersteigenden Sensibilisierung der betroffenen Bevölkerung.

Dabei tun wir gut daran, die Vergangenheit nicht zu verklären. Es ist höchst zweifelhaft, ob unsere Vorfahren ein besonders ersprießliches Verhältnis zur Natur hatten.

Daß die Alpen von faszinierender Schönheit sind, haben die Europäer erst vor 200 Jahren entdeckt. Vorher wurden die Hochgebirge eher als unwirtlich, ökonomisch wertlos, vor allem als abweisend, menschenfeindlich und bedrohlich empfunden. Daß man sich die überdies gefährliche Mühe machen könnte, auf ihre Gipfel zu klettern, erschien undenkbar, ja lächerlich.

Auch die romantische Begeisterung für den „Bruder Baum“ ist sehr jungen Datums. Wälder wurden — man lese nur unsere Märchen nach — eher als etwas Düsteres, Unwegsames, Gefährvolles, ja Feindliches empfunden, wo man sich verirren, erfrieren oder wilden Tieren begegnen konnte.

Unsere Vorfahren hatten sich zu behaupten gegen die Gewalten der Natur, Sturm, Wasser, Dürre, Gewitter, vor allem gegen die Kälte, die über viele Monate ganze Großfamilien in einen einzigen beheizten Raum pferchte. Es bleibt die elementare Tatsache, daß die Natur dem bäuerlichen Menschen lange Zeit mehr als Aufgabe und Bedrohung denn als Idylle gegenübertrat.

Wie der Adel Natur verstand, mag man an der Art ablesen, wie bis ins 18. Jahrhundert Parks im französischen Stil angelegt wurden. Natur war da meist Staffage, Kulisse für große Auftritte, etwas zu Nutzendes, Zurechtzustützendes, das erst dann geschätzt wurde, wenn der Mensch sein Wollen und Ordnen, also sich selbst in ihr wiedererkannte.

Aber dies alles hatte bis in die jüngste Vergangenheit keine schlimmen Folgen. Es fehlte dem Menschen ganz einfach die Macht, Natur in einem solchen Umfang zu zerstören, daß er sich damit selbst gefährden können. Es gab keine Motorsägen,

Referent Zivilingenieur für Bauwesen Dipl.-Ing. Dr. Helmut Stickler

mit denen er viele Hektar Wald in kürzester Zeit hätte kahlschlagen, keine Maschinen, mit denen er riesige Flächen mit Beton hätte überziehen können, keine Gifte, die ganze Flüsse, Seen oder Städte hätten sterben lassen können.

Das Verhältnis zur natürlichen Umwelt – vor 200 Jahren noch eine kulturgeschichtliche Kuriosität ohne Wirkung auf die Natur selbst – ist jetzt zur Frage nach dem Überleben der Menschen selbst geworden. Weil unsere Macht in einer beispiellosen Weise gewachsen ist, wuchs mit ihr auch unsere Verantwortung in einem Maß, das möglicherweise unsere Fähigkeit zum Bewußtseinswandel übersteigt.

Es stellt sich nun die Frage, wieweit geplante Verkehrspolitik als Strategie zur Gewinnung und/oder Auswertung von Handlungsspielräumen in der Lage ist. Dieselbe Fragestellung – negativ formuliert – lautet: Gibt es prinzipiell unaufhebbare Steuerungsdefizite des politisch-administrativen Systems gegenüber der zu planenden Umwelt?

Steuerungsdefizite lassen sich zurückführen auf Theoriedefizite. Die Wirkungszusammenhänge sind infolge ihrer Komplexität nicht hinlänglich bekannt. Dies gilt sowohl für die Wirkungsweise und den Wirkungsgrad von bereits bekannten Steuerungsinstrumenten wie auch für heute noch unbekannteste Steuerungsinstrumente.

Informationsdefizite: Damit ist der Mangel an entscheidungsrelevanten Informationen gemeint. Dann haben wir die bekannten Ressourcendefizite, hier vor allem die finanziellen Ressourcendefizite und die Organisationsdefizite.

Es gibt keine übergeordnete Institution, die die europäischen Bahnverwaltungen zum Kooperieren zwingen könnte.

Und weiters haben wir Konsensdefizite. Eine Behebung der vorher genannten Defizite ist zwar eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung für das Zustandekommen eines Konsenses über Ziele und Ressourcenaufteilung in der Verkehrsplanung.

Auch wenn wir einen Grundkonsens über das übergeordnete Ziel – nennen wir es ein umweltorientiertes Verkehrsmanagement – erzielen, müssen wir uns darüber klar sein, daß Wünschenswertes nicht durch Knopf-

druck Wirklichkeit wird. Die Lösung der Verkehrsprobleme erfordert über den Transitverkehr hinausgehend eine Unzahl von kleinen, aufeinander abgestimmten Schritten.

Das übergeordnete Ziel ist die Emissionsminderung bei Erbringung der Verkehrsleistung. Diesbezüglich können wir vier Ebenen unterscheiden. Die erste Ebene ist der Verzicht auf Verkehrsleistung, die zweite Ebene die Verringerung der Verkehrsleistung durch strukturelle Änderungen, wie zum Beispiel Rückverlagerung des Transits auf dem Bestweg.

Dritte Ebene: Verlagerung von Verkehrsleistung auf emissionsärmere Verkehrsträger. Hier hinein gehört das bekannte Ziel „Verlagerung von der Straße auf die Schiene“, aber genauso gehört auf dem Verkehrssektor in diesem Gebiet die Verlagerung vom eigenen Fahrzeug auf den öffentlichen Verkehr oder das Fahrrad dazu.

Die vierte Ebene ist die Verminderung der Emission an der Quelle bei allen Verkehrsträgern. Hier hinein gehören eben lärmarme, schadstoffarme LKW genauso wie Flüsterasphalt und ähnliche Dinge.

Vor gut eineinhalb Jahren stand im Tiroler Landtag das Begehren nach einem LKW-Nachfahrverbot auf Tirols Straßen zur Debatte – der geradezu klassische Fall einer „Sofortmaßnahme“ mit zunächst unbekanntem und unabsehbarem Folgewirkungen. Die vom Tiroler Landtag daraufhin veranlaßten Untersuchungen der Möglichkeiten und Konsequenzen eines LKW-Nachfahrverbotes liegen seit November 1988 in Form eines vierseitigen Gutachtens vor.

Als Grundlage standen die Erfahrungen mit zwei restriktiven Maßnahmen in Tirol zur Verfügung:

In Tirol wurde mit 7. April 1986 zwischen 22 Uhr und 5 Uhr ein Nachfahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht im gesamten Bereich der B 312, Loferer Straße, eingeführt.

Ab 1. August 1987 wurde eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 Stundenkilometer für Lastkraftwagen und Sattelfahrzeuge über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht während der Nachtstunden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr auf der Transitroute

Referent Zivilingenieur für Bauwesen Dipl.-Ing. Dr. Helmut Stickler

A 12, Inntal, und A 13, Brenner Autobahn, verfügt.

Erfahrungen mit dem Nachtfahrverbot auf der B 312, Loferer Straße, haben gezeigt, daß der Güterverkehr in der Nacht um rund 45 Prozent abgenommen hat und daß die absolute Zahl von LKW seither gleichgeblieben ist. Die Entlastung wurde jedoch durch vermehrtes Güterverkehrsaufkommen in den Tagesrandstunden zwischen 20 Uhr und 22 Uhr und zwischen 5 Uhr und 8 Uhr kompensiert.

Verlagerungen auf Alternativrouten über das Große Deutsche Eck über Kufstein/Kiefersfelden oder über die B 170, Briental Straße, konnten nicht beobachtet werden.

Auf der A 12, Inntal Autobahn, gingen die LKW-Lenker der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 Stundenkilometer vorerst aus dem Weg. Dieser anfängliche Verlagerungseffekt von den Nachtstunden in den Tag ging jedoch nach wenigen Monaten wieder verloren, und der LKW-Anteil in der Nacht pendelte sich wieder auf den Wert vor Einführung von „Tempo 60“ ein. — Verlagerungen auf autobahnparallele Bundesstraßen in der Nacht konnten nicht beobachtet werden.

Die wesentlichsten Ergebnisse dieses Versuchs waren: Die mittlere Fahrgeschwindigkeit der schweren LKWs und Sattelfahrzeuge sank nach Einführung von 81 Stundenkilometer auf 63 Stundenkilometer ab. Während eines Jahres stieg diese mittlere Geschwindigkeit jedoch wieder auf 67 Stundenkilometer an.

Der PKW-Verkehr war von dieser Regelung nahezu unbeeinflusst. Verschiebungen des LKW-Nachtverkehrs von den Nachtstunden in den Tageszeitraum konnten, über den ganzen Untersuchungszeitraum betrachtet, nicht festgestellt werden.

Die nächtlichen LKW-Unfälle mit Personenschäden haben nach Einführung von „Tempo 60“ merklich, und zwar um 32 Prozent, abgenommen; auch die LKW-Unfälle mit Sachschaden sind während der Nacht um 26 Prozent zurückgegangen.

Die Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung sank an manchen Meßquerschnitten bis zu 7 dB. Im Durchschnitt über alle Meß-

stellen entlang der Inntal und Brenner Autobahn betrug die Pegelminderung 2 dB.

Die Luftschadstoffbelastung veränderte sich durch die besondere Geschwindigkeitsregelung nur geringfügig.

Bei Befragungen zeigte sich, daß LKW-Lenker kein Verständnis für Geschwindigkeitsbeschränkungen haben. Als Nachteile wurden Zeitverluste und eine höhere Unfallgefahr durch Müdigkeit ins Treffen geführt. Die Ergebnisse sprechen genau vom Gegenteil: Mehr als ein Drittel der LKW-Fahrer hält überhaupt nichts von Geschwindigkeitsbeschränkungen für LKWs, gut die Hälfte hält nur Regelungen für PKWs für sinnvoll, und wenn schon Geschwindigkeitsbeschränkungen, dann 80 bis 90 Stundenkilometer.

Bei der Befragung der Wohnbevölkerung sieht die besondere Geschwindigkeitsregelung für LKWs eine große Mehrheit insgesamt für sinnvoll an, obwohl auch hier vor Einführung gewisse Nachteile vermutet wurden, wie Kolonnenbildung und Staus durch „Tempo 60“. Auch das ist nicht eingetreten.

Hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastung ist für die Wohnbevölkerung subjektiv eine Verbesserung eingetreten, obwohl die Schadstoffbelastungsreduktion objektiv gar nicht gemessen werden konnte.

14 Prozent der Fahrleistung im Güterverkehr auf dem Tiroler Bundesstraßennetz werden in der Nacht erbracht, auf der Haupttransitroute, A 12, A 13, sind es etwas über 22 Prozent. Zusätzliche Restriktionen für den Güterverkehr in den Nachtstunden können zur Verlagerung in die Tagesrandstunden, zur Verlagerung auf Alternativrouten, zur Verlagerung auf die Schiene im Kombinierten Verkehr oder zur Unterlassung, also zur Vermeidung von Fahrten, führen.

Insgesamt wurden vier Szenarios untersucht: ein generelles Nachtfahrverbot, ein sektorales Nachtfahrverbot, ein auf Autobahnen eingeschränktes Nachtfahrverbot und ein auf das Tiroler Straßennetz, mit Ausnahme der Autobahnen, eingeschränktes Nachtfahrverbot. Insgesamt erhält man einen Verlagerungseffekt in der Größenordnung, je nach Szenario, von etwa 0,2 bis 1,5 der jahresdurchschnittlichen täglichen Leistung des Güterverkehrs auf dem gesamten Tiroler Straßennetz.

Referent Zivilingenieur für Bauwesen Dipl.-Ing. Dr. Helmut Stickler

Die Effekte eines Nachtfahrverbots in bezug auf die Lärminderung sind jedoch sehr positiv. Ein LKW-Nachtfahrverbot ist eine wirksame Lärmschutzmaßnahme zur Verbesserung der Schlafsituation von stark belasteten Bevölkerungsgruppen, dem kein unzumutbarer Anstieg der Emissionen während der Tagesrandstunden gegenübersteht.

Und zum Abschluß erlauben Sie mir bitte, eine 2 000 Jahre alte Handlungsanweisung zu zitieren: „Gott nahm den Menschen und setzte ihn in den Garten Eden“, heißt es in der Genesis. Der Garten Eden, der Garten der Wonne, wäre doch wirklich kein schlechter Ausdruck für den Lebensraum unserer Bevölkerung und den Erholungsraum für halb Europa.

Weiter heißt es in der Genesis: „Gott nahm den Menschen und setzte ihn in den Garten Eden, auf daß er ihn bebaue und behüte.“

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Das Bebauen haben wir bisher sehr ernst genommen, es wird Zeit, daß auch das Behüten denselben Stellenwert erhält. — Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit. *(Beifall.)* 10.43

Vorsitzender Abgeordneter Pischl: Ich bedanke mich beim Herrn Dr. Stickler für seine Ausführungen.

Meine Damen und Herren! Ich bitte um Verständnis, es ist eigentlich in diesem Hause nicht üblich, daß wir bei Veranstaltungen, welcher Art immer, applaudieren oder irgendwelche Kundgebungen hier machen. So kommen wir schneller weiter.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Hofrat Dr. Liebl zum Thema „Die Auswirkungen des Transitverkehrs auf die Bevölkerung und die Umwelt“.

„Die Auswirkungen des Transitverkehrs auf die Bevölkerung und die Umwelt (Lärm- und Schadstoffbelastung)“

10.44

Referent Hofrat Dr. Gerhard Liebl (Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz): Herr Vorsitzender! Verehrte Damen und Herren! Der Transitverkehr in Tirol ist nun schon seit längerer Zeit Gegenstand intensiver politischer Diskussionen, Besprechungen, aber auch Entscheidungen und damit vieler Medienberichte. Damit verbunden

ist natürlich auch, daß im Bereich dieses Verkehrs in Tirol eine Reihe von Untersuchungen angestellt und Erhebungen durchgeführt wurden. Aus diesem Grund möchte ich die Belastungen aus dem Transitverkehr für Bevölkerung und Umwelt am Beispiel Tirols entsprechend darlegen.

Meine Erläuterungen gehen davon aus, daß zirka 9 Millionen PKWs und 1 Million LKWs die Haupttransitroute durch Tirol von Kufstein bis zum Brenner durch das Inntal und das Wipptal und umgekehrt befahren. Dieses Verkehrsaufkommen war und ist kontinuierlich im Steigen. Im gleichen Gebiet gibt es selbstverständlich auch einen Transit im Bereich der Schiene, und zwar im Verhältnis 1 : 4.

Im Rahmen der Statistik wäre noch hervorzuheben, daß etwa 75 Prozent oder drei Viertel des gesamtösterreichischen Gütertransits über den Brenner gehen. Das bedeutet, daß im Durchschnitt etwa 3 600 LKW pro Tag auf dieser Route Güter befördern und Spitzenwerte von etwa 9 000 LKW pro Tag aufgetreten sind. Das heißt, daß dann etwa alle 10 Sekunden ein LKW vorbeifährt.

Von dieser Transitroute sind zirka 40 Prozent der 600 000 Tiroler Einwohner, etwa 250 000 Leute, betroffen. Ein erheblicher weiterer Anteil der Bevölkerung wohnt an anderen Transitrouten des Landes. Dies bedeutet, daß der überwiegende Teil der Tiroler Bevölkerung mit dem Transit zu tun hat.

Dieser Verkehr, sei er nun auf der Schiene, aber insbesondere auf der Straße, hat seine entsprechenden Auswirkungen auf die Umwelt und den Menschen. Nahezu alle klassischen Umweltbereiche, wie Boden, Lärm- und Naturschutz sowie Wasser- und Luftreinhaltung und letztlich auch Abfallbeseitigung, werden durch diesen Transit direkt oder indirekt betroffen.

Lärmschutz: Der Grenzwert der zumutbaren Störung wurde im Jahre 1973 vom damaligen Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz für Wohngebiet für den Tag mit 55 dB und für die Nacht mit 45 dB festgelegt. Jetzt werden Lärmschutzbauten vom Verkehrsministerium erst gefördert, wenn der Pegel am Tag 65 und in der Nacht 55 dB überschreitet. Das heißt, die Grenze der zumutbaren Störung wurde bisher um das Doppelte erhöht, da eine Erhöhung von 10 dB

Referent Hofrat Dr. Gerhard Liebl

einer Verdoppelung der Lautstärke entspricht. Daher wird nachweislich selbst hinter Lärmschutzmauern der Grenzwert des Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz überschritten.

Feststellungen, daß im Flachland Verkehrswege erheblich höhere Frequenzen aufweisen, sind als Gegenbeweis für die hohe Lärmbelastung an der Transitroute in Tirol nicht geeignet. Die Akustik der Bergtäler vervielfacht nämlich die Auswirkungen der Lärmemissionen gegenüber dem flachen Gebiet laut verschiedensten Erhebungen um etwa das Dreifache.

Das gebirgige Land bringt überdies mit sich, daß verschiedene Dörfer entlang der Autobahn aufgrund ihrer Hanglage Lärmschutzwände von mehr als 10 Metern Höhe benötigen würden und dies wieder erhebliche Eingriffe in das Landschaftsbild dieses Gebietes bedeutet. Lärmschutzfenster allein sind keinesfalls ausreichend, da hier eine Verbesserung nur im Wohnraum, nicht aber außerhalb der Wohnhäuser stattfindet.

Der Transitverkehr der Autobahn weist einen Anteil am Gesamtschallpegel von 6 bis 7 dB mehr auf. Festgestellt wurde auch, daß der Anteil des Güterverkehrs am Gesamtschallpegel über den Anteil des Personentransitverkehrs liegt, obwohl hier das Verhältnis des Verkehrsaufkommens bei 1 : 9 liegt.

Laut statistischen Erhebungen fühlt sich etwa die Hälfte der Tiroler Bevölkerung durch den Straßenverkehr belästigt oder beeinträchtigt.

Lärm erregt auch der Schienenverkehr. Hier liegt der für die Belästigung maßgebende Pegel gegenüber dem Straßenverkehr aber erheblich unter dem Spitzenpegel. Laut Untersuchungen wird aber der Schienenverkehrslärm zudem wegen seiner besonderen Merkmale: geringere Häufigkeit der Lärmspitzen, längere Pausen zwischen den Schallereignissen, regelmäßiger Fahrplanverkehr und langsamere Zunahme und Abnahme des Mittelpegels, im Vergleich zum Kfz-Lärm selbst bei gleichem Pegel weniger belastend empfunden als der Straßenverkehrslärm. Es gibt aber zunehmend mehr Beschwerden der an der Schiene wohnenden Bevölkerung — ein Produkt der zunehmenden Sensibilisierung der Bevölkerung.

Luftschadstoffbelastung, Bodenbelastung, Gewässerbelastung: Nur der Kraftfahrzeugverkehr verursacht vorwiegend Belastungen durch Stickoxide, Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Staub und Schwermetalle.

Der Anteil des Straßenverkehrs an der Gesamtbelastung liegt österreichweit bei Kohlenmonoxid bei etwa 65 Prozent, bei Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen zwischen 50 und 70 Prozent und bei Schwefeldioxid letztlich bei etwa 2 Prozent. Diese Zahlen haben jedoch für die Tiroler Transitroute keine Bedeutung. Beispielsweise stammen etwa 98 Prozent der Stickoxide im Bereich des Wipptals nur aus dem Verkehr.

Leider sind noch ein paar Zahlen notwendig, um das Luftbelastungsproblem entlang der Transitroute näher zu erläutern. So werden tagtäglich auf der Inntal und Brenner Autobahn 17 Tonnen Kohlenmonoxid, 15 Tonnen Stickoxid, 3 Tonnen Kohlenwasserstoffe und 0,6 Tonnen SO₂ emittiert.

Laut punktuellen Erhebungen liegt zum Beispiel die Schadstoffimmissionskonzentration für NO₂ im Bereich der Autobahn in Vomp öfters über dem Kurzzeitgrenzwert der TA Luft der Bundesrepublik Deutschland, und zwar für einen Bereich von 150 m links und rechts der Autobahn. Die Stickoxidemissionsmenge liegt an der Transitroute in einer Größenordnung, vergleichbar mit der eines mittelgroßen kalorischen Kraftwerkes, das ohne Filteranlagen arbeitet.

Daneben bringt der Verkehr eine erhebliche Ruß- und Schwermetallbelastung, insbesondere bei Blei, mit sich. Der Ruß stammt überwiegend aus dem LKW- und Busverkehr, das Blei zum überwiegenden Anteil aus dem PKW-Verkehr.

Während des Winters bringt die im internationalen Transitverkehr notwendige Salzstreuung eine hohe Natriumbelastung. So wurden beispielsweise im relativ schneearmen Winter 1987 auf der Autobahn 3 500 Tonnen Salz und auf den Bundesstraßen 5 900 Tonnen Salz aufgebracht. Starke Vegetationsschäden im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn durch den Salzsprühnebel der Schneepflüge sind eindeutig nachweisbar, ebenso kleinere Murenabbrüche wegen dieser Salzwässer im Bereich der Brenner Autobahn. In diesem Bereich wurden auch einige Trinkwasserquellen wegen zu hoher Natriumbelastung bereits geschlossen.

Referent Hofrat Dr. Gerhard Liebl

Die Tiroler Waldzustandsinventur 1988 hat ergeben, daß etwa zwei Drittel des Waldes im Bereich des Wipptales, die Transitroute in Richtung Brenner, geschädigt sind, bei einem Landesdurchschnitt von etwa 37 Prozent. Eine besonders starke Schädigung weisen die Bäume in unmittelbarer Nähe zum Straßenrand auf, da diese Staub, Ruß und Abgase ausfiltern und überdies besonders vom Salzsprühnebel betroffen sind.

Durch die Bildung von Folgeprodukten der Autoabgase wie Ozon und Fotooxidantien, die ihre Auswirkung erst in größerer Entfernung haben, kommt es überdurchschnittlich zu hohen Waldschädigungen vor allem im Bereich der Hochlagen des Inn- und Wipptales. So muß die besonders ernste Schadensentwicklung im Tiroler Schutzwald auch zu einem wesentlichen Anteil dieser Oxidantienbelastung und insbesondere dem Ozon zugewiesen werden.

Die Ozonbelastung hat im Jahre 1988 bei allen Meßstellen im Inntal zugenommen, und die Grenzwerte zum Schutz der sehr empfindlichen Vegetation wurden bei allen Meßstellen überschritten. Besonders anhaltend traten Überschreitungen in der oberen Hanglage des Inntals auf. Diese hohe Ozonbelastung im Inntal steht mit Sicherheit auch mit den hohen Schadstoffemissionen aus dem Straßenverkehr im Zusammenhang.

Eine umfassende Untersuchung des Amtes der Tiroler Landesregierung über den Zusammenhang Verkehrsbelastung — Bodenbelastung hat im Straßennahbereich bis zu einer Entfernung von 10 Metern vom Asphaltstrand einen stark erhöhten Schadstoffgehalt hinsichtlich der Schwermetalle Blei, Cadmium und Quecksilber ergeben, der aber dann unvermittelt rasch abnimmt. Untersuchungen zeigen, daß die Belastungen durch die Ablagerungen der Schadstoffe bis zu einer Entfernung von 5 Metern bei Bundesstraßen und 10 Metern bei Autobahnen die tolerierten Richtwerte häufig überschreiten und einen Gefährdungsbereich darstellen. Diese Studie enthält daher die Empfehlung, solche Flächen nicht in die landwirtschaftliche Nutzung einzubeziehen.

Für untersuchte Landesstraßen mit einer Verkehrsdichte bis zu 3 000 Kfz pro Tag liegen sämtliche Werte unterhalb der Toleranzgrenze. Im unmittelbaren Nahbereich zur Autobahn liegen die Werte im Boden bei Blei, Cadmium und Quecksilber um das

Dreifache über denen bei Bundesstraßen. Somit ist daraus abzuleiten, daß die genannten Bodenbelastungen im wesentlichen ein Produkt des Transitverkehrs sind. Weitere Bodenproben im Bereich des Wipptales haben bis zu 50 Meter von der Autobahn 50fache Werte für Blei gegenüber unbelasteten Bereichen Tirols ergeben.

Eine Untersuchung der Frauenklinik der Universität Innsbruck hat in der Muttermilch 7mal höhere Bleiwerte für Frauen, die entlang der Brenner Autobahn wohnen, im Vergleich zu Frauen aus Gegenden mit geringerem Verkehrsaufkommen erbracht. Im Jahre 1979 waren in Tirol noch um ein Drittel niedrigere Bleiwerte in der Muttermilch festzustellen. Daraus kann geschlossen werden, daß mit der Zunahme vor allem des PKW-Transits höhere Bleibelastungen gegeben sind.

Belästigung und Belastung der menschlichen Gesundheit: Laut den durchgeführten Erhebungen werden die Lärmbelastungen am stärksten wahrgenommen, und 60 Prozent der im Bereich der Transitrouten wohnenden Bevölkerung fühlen sich stark bis mittelgradig belästigt. 48 Prozent werden durch den Geruch der Abgase belästigt. 38 Prozent geben bereits Schlafstörungen an, wobei die Belastung während der Nachtzeit als erheblich stärker empfunden wird.

Medizinische Erhebungen im Bereich von Schönberg, das von der Autobahn umschlungen ist, ergeben bei den Bewohnern Zeichen von Erschöpfung und Überreiztheit. Dies stellt ein Indiz für die Auswirkungen einer chronischen, unbewältigbaren Belastungssituation dar. Nicht zu übersehen ist hier, daß die dauernde Beeinträchtigung des menschlichen Wohlbefindes nicht nur psychische, sondern auch physische Erkrankungen auslösen kann. Eine derzeit laufende Untersuchung soll hierfür eine nähere Erklärung bringen.

Daneben sollte auch nicht unerwähnt bleiben, daß im Bereich der Transitrouten Tirols jährlich etwa 1 000 Tonnen Abfall anfallen, die im Land ohne die Möglichkeit der Kostenumlegung auf die Verursacher entsorgt werden müssen und eine starke finanzielle Belastung, aber auch eine Belastung der vorhandenen wenigen Deponien mit sich bringen.

Letztendlich, glaube ich, sollte auch aufgrund des Umweltschutzes festgehalten wer-

Referent Hofrat Dr. Gerhard Liebl

den, daß schon die bisherigen Transitrouten erheblich in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild eingegriffen haben. Bei den gegebenen Steigerungsprognosen – eine Steigerung des Gütertransits bis zum Jahre 2000 von 19 auf 30 Millionen Tonnen wird erwartet – ist mit weiteren erheblichen Natureingriffen, insbesondere auch im Bereich der Verbesserung des Bahntransits, zu rechnen. Neue Bahnlinien, Aushubdeponien für Tunnels und ähnliche Folgen sind auch für die Natur zu erwarten.

Diese am Extrembeispiel Tirol erläuterten Auswirkungen des Transitverkehrs haben sicherlich auch für die anderen Transitrouten Österreichs Geltung. Mit der Steigerung der Intensität des Verkehrs steigen gleichzeitig auch die Umweltbelastungen und steigt letztendlich auch die Belastung des Menschen als Teil dieser Umwelt, und dies ist jedenfalls mit besonderer Sorgfalt zu beachten. ^{10.59}

Vorsitzender Abgeordneter **Pischl**: Danke, Herr Hofrat Liebl, für Ihre Ausführungen.

Ich darf den Teilnehmern der Enquete noch mitteilen, daß stündlich hier der Vorsitz wechselt zwischen dem Vertreter des Verkehrsausschusses und jenem des Bauenausschusses. – Dies nur, damit man sich hier auskennt.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Professor Dr. Ernst Gehmacher zum Thema „Die Einstellung der Bevölkerung zum Transitproblem“. Bitte, Herr Professor.

„Die Einstellung der Bevölkerung zum Transitproblem“

^{10.59}

Referent Professor Dr. Ernst **Gehmacher** (Institut für empirische Sozialforschung – IFES): Sehr verehrter Herr Vorsitzender! Sehr verehrte Damen und Herren! Ich kann mich sehr kurz fassen. Ich habe keine Datensammlung zu dem Thema und schon gar nicht eine direkt relevante Erhebung zu bieten, sondern kann nur ein bißchen die Sichtweise eines Sozialwissenschaftlers einbringen, mit dem Hintergrund der Erfahrungen, die man als gebildeter Österreicher hat.

Wie die Bevölkerung das Problem wahrnimmt, ist von einigen Punkten abhängig: Das erste ist wohl die direkt empfundene Belastung. Hier wurden schon Ziffern genannt, und das stimmt ziemlich mit dem

auch überein, was ich etwa weiß. In Tirol, wo ja einiges an Daten vorliegt, am meisten über empfindliche Belastungen, sind etwa 30 Prozent der Bevölkerung subjektiv direkt aus persönlicher Erfahrung betroffen durch den Straßenverkehr, und im Inntal, also längs der Transitroute, ist das etwa die Hälfte der Bevölkerung.

Im Vordergrund stehen dabei Geruchsbelästigung und Lärm als die beiden stärksten Beeinträchtigungen. Luftverschmutzung ist natürlich schon nicht mehr so direkt erlebbar wie der Geruch, also der Gestank der Abgase. Für andere Spurenelemente haben wir ja kein direktes Organ.

Das heißt, die direkte Erfahrung liegt in dieser Größenordnung, natürlich etwas abgestuft, diese Ziffern können etwas größer oder kleiner sein, je nachdem, wie intensiv die Belastung ist, ob sporadisch oder stärker. Das sind jedenfalls deutliche Beeinträchtigungen subjektiv erlebter Natur.

Natürlich gibt es dann das weitaus weichere und leichter beeinflussbare, objektiv nicht festmachbare Erlebnis der Zuschreibung von Schäden, der Ängste, der Bedrohungsgefühle, etwa für Natur, für die späteren Auswirkungen auf die Gesundheit, also die Zuschreibungen, wieweit man eigene Gesundheitsschäden eben den Umweltfaktoren zuschreibt.

Hier gibt es keine direkte Erfahrung, sondern das ist eine Frage der Sichtweise, der Theorien, die jeder Mensch für sich selber hat, und die sind notwendigerweise in einem hohen Maße von der Information abhängig, in unserer Informationsgesellschaft daher auch sehr stark wandelnd. Ich habe keine klaren Zeitreihen, außer, daß wir alle immer wissen, daß es hier ein wachsendes Empfinden solcher Schädigungen und Bedrohungen gibt.

Die zweite Frage ist ungefähr die Größe eines solchen Gefühles der Belastung und der Gefährdung. Zugeschrieben wird das – wenn man sich erinnert, ich habe gesagt, es handelt sich um Belastungen durch den Verkehr –, zugeschrieben wird das teils dem LKW-Verkehr, teils dem PKW-Verkehr, wobei der LKW-Verkehr heute als der größere Störer gilt, etwa in der Größenordnung, daß etwa 70 Prozent den LKW-Verkehr als dominant empfinden, was nicht heißt, daß nicht auch

Referent Professor Dr. Ernst Gehmacher

der PKW-Verkehr als störend empfunden wird.

Natürlich gibt es wiederum – gerade habe ich es erwähnt – keinerlei Unterscheidung, was hier Transit oder anderes ist, denn den, der in der Nacht beim Schlaf gestört wird, dem unter tags die Luft schlecht erscheint, interessiert ja gar nicht, ob das Transit- oder Quell-Ziel-Verkehr ist.

Allerdings wird mit einer solchen Bewußtmachung natürlich auch Information empfangen. Wie gesagt, ich habe über den aktuellen Stand der Information, der sich ja von Tag zu Tag ändern kann bei dramatischen Mitteilungen, nichts mitzuteilen.

Nun, wenn die Zuschreibung an den LKW-Verkehr so stark ist, so hat das einen weiteren tieferen Grund, und das ist die dritte Ebene: die Frage der Interessen der Bevölkerung und damit des sozialen Druckes, des politischen Druckes auf den Staat, auf das Land, auf die Vollzugsorgane des Volkswillens.

Nun ist es so, daß der LKW-Verkehr sehr wenig Interessen in der Bevölkerung hat, einfach weil es wenig Leute gibt in der Bevölkerung dieser Länder, Tirols im besonderen, die davon direkten Nutzen ziehen. Hingegen stößt der PKW-Verkehr auf mehr Verständnis, nicht nur, weil man selbst PKW fährt, sondern weil auch ein großer Teil des Fremdenverkehrs mit dem PKW verbunden gesehen wird und der Fremdenverkehr ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor und ein weithin akzeptierter Faktor des Wohlstandes in diesen Gebieten ist und man natürlich hier weniger Motivationen findet, hier Einschränkungen vorzunehmen, die ja die wirtschaftlichen Grundlagen gefährden könnten.

Beim LKW-Verkehr gibt es nur sehr kleine Gruppen der Bevölkerung, die wirtschaftlich daran interessiert sind, und schon gar nicht solche, die besonders ideologisch, ethisch daran interessiert wären. Der LKW-Verkehr hat sich trotz gewisser Versuche der Imagewerbung noch keineswegs als Stütze unserer modernen Gesellschaft in die Gemüter eingrahen können.

Und darauf möchte ich noch aufmerksam machen, daß es natürlich sinnvoll ist, die berührten tieferliegenden Interessen in Betracht zu ziehen, denn die sind allemal noch zusammen mit den persönlichen Erfahrungen

letztendlich und langfristig meinungsbildend. Ich sage das gerade als Sozialforscher, der natürlich sehr viel Bescheid über die Macht und die Möglichkeit der Kommunikation und der Medien weiß, aber ich kenne auch deren Grenzen, wo Menschen direkt berührt sind.

Ich glaube nicht, daß ich Ihnen sehr viel Neues mitgeteilt habe, aber vielleicht habe ich doch einige Akzente gesetzt, die es zu beachten gilt und die manches verständlicher machen, was sich abspielt in dieser Frage. – Ich danke. 11.05

Vorsitzender Abgeordneter Pischl: Danke, Herr Professor Dr. Gehmacher, für diese Ausführungen.

Wir kommen zum nächsten Referenten. Das ist die Frau Dr. Claudia Kahr zum Thema „Rechtliche Verpflichtungen Österreichs hinsichtlich des Transitverkehrs (internationales Verkehrsrecht, Vereinbarungen auf bilateraler und multilateraler Ebene, GATT-Verpflichtungen, sonstiges internationales Recht)“. Bitte, Frau Doktor.

„Rechtliche Verpflichtungen Österreichs hinsichtlich des Transitverkehrs (internationales Verkehrsrecht, Vereinbarungen auf bilateraler und multilateraler Ebene, GATT-Verpflichtungen, sonstiges internationales Recht)“

11.05

Referentin Dr. Claudia Kahr (Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr): Meine Damen und Herren! Erlauben Sie mir vorerst, das System der österreichischen Verfassungsrechtsordnung betreffend die Integrierung völkerrechtlicher Verpflichtungen kurz zu erläutern.

Die Bundesverfassung sieht vor, daß völkerrechtliche Verpflichtungen, die Österreich eingegangen ist, generell oder speziell in die österreichische Rechtsordnung zu transformieren sind.

Unter genereller Transformation versteht man, daß völkerrechtliche Verträge ohne einen weiteren hoheitlichen Akt österreichisches Recht werden und daher von den Vollzugsorganen unmittelbar anzuwenden sind.

Unter spezieller Transformation ist zu verstehen, daß eingegangene völkerrechtliche Verpflichtungen durch die Erlassung von

Referentin Dr. Claudia Kahr

Durchführungsgesetzen oder -verordnungen in Österreich verbindlich gemacht werden. Unabhängig davon, ob eine rechtstechnisch notwendige Transformation erfolgt ist, bestehen diese völkerrechtlichen Verpflichtungen jedoch auf der völkerrechtlichen Ebene.

Dazu kommt, daß gemäß Artikel 9 der Bundesverfassung die „allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts“ quasi automatisch als Bestandteil des Bundesrechts gelten.

Diese rechtliche Situation muß man sich jeweils vor Augen halten, bevor innerstaatliche Maßnahmen gesetzt werden.

In diesem Lichte möchte ich kurz auf die mir wesentlich erscheinende völkerrechtliche Situation eingehen.

Zur Freiheit des Verkehrs im System des Völkergewohnheitsrechts ist festzuhalten, daß es, abgesehen vom Recht auf hoher See und dem Transitrecht im Bereich der Binnenschifffahrt, das übrigens auch nicht immer ein uneingeschränktes Recht war, diese Freiheit nicht gibt. Grundsätzlich ist die Freiheit des Verkehrs nämlich der Kontrolle und sogar der Zustimmung der Staaten unterworfen, durch oder über deren Hoheitsgebiet sich der Verkehr abwickelt.

Diese Zustimmung kann sich auf die innere Gesetzgebung stützen und ist nach dem Ermessen der Staaten widerruflich. Sie kann aber auch auf internationalen Vereinbarungen beruhen. Dann kann sie unter den Bedingungen und Formen widerrufen werden, die in den Vereinbarungen selbst vorgesehen sind.

Der hier aus meiner Sicht existierende wesentliche völkerrechtliche Grundsatz ist das Respektieren der staatlichen Souveränität. Dieser Grundsatz schließt allerdings nicht mit ein, daß rein egoistische Motive bei Beschränkungen der Freiheit des Verkehrs zur Anwendung kommen. Innerstaatliche Maßnahmen haben auch allgemeinen Interessen der Staatengemeinschaft Rechnung zu tragen.

Ich gehe jetzt auf das gesatzte Recht im multilateralen Bereich ein.

Internationale Verpflichtungen bestehen etwa im Übereinkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs, abgeschlossen in Barcelona 1921. Dieses Abkommen

regelt die Durchfahrt der Transporte durch Hoheits- und Herrschaftsgebiete.

Wenngleich es sich hier um eine sehr liberale Regelung handelt, ist darauf hinzuweisen, daß bereits 1921, ungeachtet des damaligen Verkehrsaufkommens, eine Generalklausel in diesem Vertragswerk enthalten ist: Die Vertragsstaaten gestatten den Durchgangsverkehr durch ihr Territorium nach Maßgabe der üblichen Bedingungen und Vorbehalte. Diese Klausel ist als Vorbehalt zugunsten innerstaatlichen Rechts generell zu interpretieren.

Das Barcelona-Statut hat nie besondere Bedeutung erlangt, da die Regelungen zu generell gefaßt waren.

Aus einem Redaktionskomitee über die Havanna-Charter entstand letztendlich betreffend zollrechtliche Bestimmungen das GATT. Es wurde 1947 unterzeichnet. Das GATT, das als Übergangslösung gedacht war, hat folgenden Grundgedanken:

Das wesentliche Ziel war die Beseitigung der Handelshemmnisse, vor allem der Zölle, und die Beseitigung aller mengenmäßigen Beschränkungen. Eine wichtige Bestimmung ist der Artikel 1, die Meistbegünstigung, die besagt, daß jede Vertragspartei jene Handelsvorteile, die sie einer anderen Vertragspartei einräumt, auch allen übrigen Vertragsparteien des GATT zukommen lassen muß.

Artikel 5 Abs. 1 der Anlage zum GATT versucht, die Transitfreiheit zu normieren. Absatz 2 desselben Artikels allerdings schränkt sie sofort wieder ein, indem ausdrücklich gesagt wird, daß für den Transit der am besten geeignete Verkehrsweg zu wählen ist. Die Interpretation, welcher der am besten geeignete Verkehrsweg ist, obliegt entsprechend dem völkerrechtlichen Grundsatz der Souveränität dem Durchgangsstaat.

Diese Bestimmung enthält im Absatz 4 auch die abstrakte Anweisung an alle Vertragsstaaten, daß die Belastung einzelner Vertragsstaaten unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse angemessen sein muß.

Das GATT-Übereinkommen enthält sogar noch wesentlich weitere Einschränkungen. Es bestehen Ausnahmen für bestehende regionale Präferenzsysteme, Zollunionen und Freihandelszonen. Wie üblich gibt es auch Vorbehalte, die auf die besonderen Sicherheitsbe-

Referentin Dr. Claudia Kahr

dürfnisse der einzelnen Mitgliedstaaten Beachtung nehmen.

Bei einer globalen Interpretation der GATT-Verpflichtung kommt man zu dem Schluß, daß entsprechend der systematischen Fortentwicklung der Rechtsvorschriften innerstaatliche Normen, die den Schutz österreichischer Interessen im Auge haben, insoweit völkerrechtskonform sind, als dadurch nicht dem Wohl der Staatengemeinschaft entgegen gewirkt wird. Dieser einschränkende Interpretation wird auch durch die bisherige völkerrechtliche Praxis Rechnung getragen.

In ergänzenden internationalen Vereinbarungen, wie etwa dem Übereinkommen über den Straßenverkehr aus 1968, wird festgelegt, daß die Vertragsparteien in ihrem Hoheitsgebiet Kraftfahrzeuge, Anhänger und miteinander verbundene Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht innerstaatlichen Rechtsvorschriften widerspricht, zum internationalen Verkehr nicht zulassen müssen. Dies bedeutet wiederum, daß unter bestimmten Gesichtspunkten innerstaatliche Regelungen getroffen werden können, die die Transitfreiheit relativieren. *(Abg. Dr. K e i m e l übernimmt den Vorsitz.)*

Ich habe hier nur die aus meiner Sicht wesentlichen multilateralen Bestimmungen aufgezeigt. Daneben gibt es zahlreiche bilaterale Regelungen wie etwa die historisch gewachsenen Grenzverkehrsabkommen, die Abkommen über den freien Durchgangsverkehr, Abkommen über Grenzabfertigungen bis hin zu Abkommen über den Transport von Häftlingen und weiteren Detailregelungen.

Ich möchte etwas näher noch auf das sicher bekannte Lofer-Abkommen eingehen. Das Lofer-Abkommen über den erleichterten Straßendurchgangsverkehr sieht vor, daß auf bestimmten im Abkommen genannten Straßenzügen Erleichterungen hinsichtlich von Reisedokumenten, Devisenbestimmungen, Zollvorschriften et cetera zu gewähren sind.

In Artikel 12 dieses Abkommens sind jedoch bestimmte Beförderungen im Durchgangsverkehr grundsätzlich ausgeschlossen. Dazu kommt, daß eine Generalklausel vereinbart wurde, daß der Durchgangsverkehr grundsätzlich wiederum dem Recht des Durchgangsstaates unterliegt. Es wurde in einem eigenen Artikel sogar die Möglichkeit von Beförderungsverboten zum Schutze von Menschen, Tieren oder Pflanzen vorgesehen.

Aus diesen Bestimmungen zeigt sich gerade wieder, daß, obwohl das Ziel dieser Vereinbarung die absolute Transitfreiheit ist, die Wahrnehmung bestimmter wichtiger Schutzinteressen dem Durchgangsstaat überlassen bleibt. Die Grenze der sogenannten absoluten Transitfreiheit ist entsprechend dem System des Völkerrechts eben immer ein Vorbehalt zugunsten innerstaatlicher Normen.

Ähnliche Bestimmungen über Beförderungsverbote enthält das Abkommen mit der Bundesrepublik Deutschland über den erleichterten Eisenbahndurchgangsverkehr auf den Strecken Mittenwald — Griesen und Ehrwald — Vils.

Auch in weiteren Detailabkommen finden wir immer wieder die Vorbehalte zugunsten innerstaatlichen Rechts. Unbeschadet dessen ist ein Ausstieg aus bi- oder multilateralen Verpflichtungen völkerrechtlich möglich. Üblicherweise sehen die Abkommen eigene Kündigungsbestimmungen und diesen vorgelagerte Schlichtungsverfahren vor. Im Lofer-Abkommen ist etwa eine Kündigungsfrist von zwei Jahren vorgesehen.

Aus meiner Sicht kann man daher davon ausgehen, daß Österreich keine absoluten völkerrechtlichen Verpflichtungen hat, die die Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung und Umwelt in Österreich als völkerrechtswidrig qualifizieren würde. Im Zweifel kann man ergänzend darauf hinweisen, daß es Absichtserklärungen seitens der EG und speziell der österreichischen Nachbarstaaten hinsichtlich des Vorranges des kombinierten Verkehrs bereits gibt, die als Interpretationshilfe heranzuziehen wären.

Sicherlich wäre es wünschenswert, diese bestehenden Absichtserklärungen völkerrechtlich verbindlich abzusichern. Wenn also Österreich Maßnahmen berät, um die Belastung durch den Transitverkehr zu minimieren, müßten neben der innerstaatlichen verfassungsrechtlichen Kompetenzlage auch im Einzelfall die völkerrechtlichen Verpflichtungen sowie die völkerrechtlich vorgesehenen Vorgangsweisen geprüft und eingehalten werden.

Ich glaube aber, aufgezeigt zu haben, daß dem Vorwurf, Österreich handle am Rande der Völkerrechtswidrigkeit, einwandfrei entgegen werden kann. — Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit. 11.16

Vorsitzender Abgeordneter Dr. Keimel

Vorsitzender Abgeordneter Dr. **Keimel**: Ich danke, Frau Dr. Kahr.

Ich bitte als nächsten Referenten Universitätsprofessor Dr. Lenz von der Technischen Universität in Wien, über die „technischen Möglichkeiten zur Verringerung der Umweltbelastungen durch den LKW“ zu referieren.

„Technische Möglichkeiten zur Verringerung der Umweltbelastungen durch den LKW“

11 16

Referent Universitätsprofessor Dr. Hans-Peter **Lenz** (Technische Universität Wien): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte meinen Vortrag „Technische Möglichkeiten zur Verringerung der Umweltbelastungen durch den LKW“ in vier Abschnitte unterteilen. Erstens: Maßnahmen, die im Motor getroffen werden können; zweitens: Maßnahmen, die nach dem Motor getroffen werden können; dann drittens: kraftstoffseitige Maßnahmen und schließlich fahrerseitige Maßnahmen.

Zunächst zu den motorischen Maßnahmen. Durch Maßnahmen, die den Verlauf der Verbrennung im Motor ändern, lassen sich die Emissionen, sowohl die Schadstoffemissionen wie die Lärmemissionen, erheblich vermindern. Ich kann natürlich hier nicht auf diese komplexen Vorgänge im einzelnen eingehen. Ich möchte Ihnen nur beispielhaft einige wenige Punkte nennen.

Die Aufladung der Motoren, das heißt die Zurverfügungstellung einer größeren Luftmenge, ermöglicht eine vollständigere Verbrennung. Die Ladeluftkühlung, das heißt die Kühlung der zugeführten Luft, ermöglicht es, die Verbrennung bei niedrigeren Temperaturen ablaufen zu lassen, es bilden sich weniger Stickoxide. Man kann die Wahl des Einspritzverlaufes beeinflussen, die Brennraumformen modifizieren, die Motorgehäuse versteifen, schließlich den Einsatz der Elektronik forcieren, um eine feinfühligere Beeinflussung des Verbrennungsablaufes zu erreichen.

Mit all diesen Maßnahmen lassen sich Verminderungen der Schadstoffemissionen von etwa 50 Prozent bei den Stickoxiden und Partikeln sowie von etwa 65 Prozent beim Kohlenmonoxid und bei den unverbrannten Kohlenwasserstoffen erreichen.

Diese Möglichkeiten sind in den sogenannten Schweizer Abgasregelungen vorgesehen, und insofern stellen diese sogenannten Schweizer Abgasregelungen, deren Einführung in Österreich ab 1991 vorgesehen ist, den technisch machbaren, aber auch einen technisch sehr hochwertigen Stand dar, sodaß man sagen kann, daß damit in absehbarer Zeit das maximal Mögliche geschehen wird.

Zum Lärm ist zu sagen, daß auch hier durch optimierten Verbrennungsverlauf, durch verbesserte Ansaug- und Schalldämpfer, Lüftermaßnahmen und dergleichen der Lärm gegenüber dem Stand 1980 auf etwa ein Viertel vermindert werden kann, das heißt von 92 auf 80 dB; aufgrund der logarithmischen Skala bedeutet das eine Absenkung auf ein Viertel.

In Österreich plant man ja, eine Kombination dieser Schweizer Abgasregelungen und dieser sogenannten lärmarmen Lastwagen einzuführen. Man kann auch hier zu dieser Kombination sagen, daß es das technisch maximal Mögliche, sicher aber auch das Richtige ist, denn warum sollte man etwas, was technisch möglich ist, nicht zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt einführen?

Der einzige Wermutstropfen ist vielleicht, daß diese Fahrzeuge noch nicht in der vollständigen Palette sofort erhältlich sind, aber in einigen Jahren wird das sicher der Fall sein.

Nun zu den Maßnahmen nach dem Motor. Hier wird sehr viel vom sogenannten Partikelfilter gesprochen. Das sind Filter, die die Rußemissionen auffangen. Man kann sagen, nach dem derzeitigen Stand ist die Filterwirkung sehr gut, nur die Regenerierung macht noch Probleme, und insofern sind derzeit die Rußfilter nur für Kommunalfahrzeuge und Stadtbusse denkbar, ein Einsatz in Fernverkehrsfahrzeugen ist noch nicht in Sicht.

Und nun zum Punkt 3: kraftstoffseitige Maßnahmen. Hier ist die Situation insofern sehr gut, als der österreichische Dieselmotoren Kraftstoff europäische Spitzenqualität hat. Es ist kaum möglich und auch nicht erforderlich, hier in absehbarer Zeit Verbesserungen anzubringen.

Allerdings wird durch die Verwendung südosteuropäischer Kraftstoffe insbesondere in Fernlastzügen eine erhebliche Belastung der österreichischen Umwelt herbeigeführt.

Referent Universitätsprofessor Dr. Hans-Peter Lenz

Es ist nur die Frage, wie man diesen Dingen begegnen könnte.

Und nun zum Punkt 4 meiner Ausführungen: fahrzeugseitige Maßnahmen. Hier ist in der letzten Zeit in der Presse viel von einem Flüsterreifen berichtet worden. Man muß allerdings sagen, daß die darin gesteckten Erwartungen zu hoch sind. Es ist de facto für den Verkehr bei etwa 60 Kilometer pro Stunde — das ist ja das, was der Lastwagen fahren soll — nicht viel zu erwarten.

Auch sonst ist seitens des Fahrzeuges nichts weiteres zu erwarten, was zur Lärmverminderung beitragen könnte.

Auch eine allenfalls diskutierte Verringerung der Tonnage würde weder beim Lärm noch beim Abgas etwas bringen, die Verminderung beim Einzelfahrzeug würde durch die erhöhte Zahl der Fahrzeuge mehr als kompensiert.

Es muß erwähnt werden, daß durch die Verladung der Lastwagen auf die Bahn keine Lärmverminderung zu erreichen ist. Im Gegenteil, es wird durch die Verladung der LKWs auf die Bahn, wie verschiedene Berechnungen ergeben haben, der Gesamtlärmpegel eher erhöht, es wird also mindestens um das Maß, um das es auf der Straße leiser wird, auf der Bahn lauter.

Und hier muß man natürlich überlegen, ob man, wenn das Nachfahrverbot für LKWs die Bevölkerung vor Lärm schützen soll — berechtigterweise! —, dann nicht auch ein Nachfahrverbot für die LKW-Transportzüge, die ja lauter sind als die LKWs selbst, in Erwägung ziehen sollte.

Ich möchte auf diesen Punkt nur hinweisen, damit nicht in einigen Jahren die gleiche Aversion der Bahn gegenüber entsteht, die jetzt dem LKW gegenüber vorhanden ist.

Aus diesem Problemkreis heraus haben wir uns an der Technischen Universität eine Überlegung erarbeitet, die darauf hingeht, daß mit einer umweltfreundlichen Traktion auf der Straße vielleicht eine gewisse Ergänzung der Bemühungen zum Schutz der Bevölkerung erreicht werden könnte.

Wir haben uns vorgestellt, überlegt, daß nicht der gesamte Lastzug wie beim Bahnverladen auf die Bahn gestellt wird, sondern nur die Längsachse des Lastwagens gewisserma-

ßen auf eine Rodel, könnte man sagen, gestellt wird und dann dieses Zugfahrzeug beispielsweise elektrisch betrieben wird etwa wie ein Obus. Man hätte damit bei gleicher Schadstoffentlastung wie beim Bahnverladen eine wesentlich größere Lärmverminderung, das heißt eben keine Lärmerhöhung durch die Bahn an sich. Die ganze Maßnahme wäre wesentlich schneller einführbar und könnte — soll also keineswegs ein Ersatz für den großräumigen Bahntransit sein — eine gewisse Entlastung in relativ kurzer Zeit erbringen. *(Während des Referates werden mittels Overhead-Projektors Folien dieses Modells gezeigt.)*

Vielleicht können wir die nächste Folie noch auflegen, nur damit Sie einen Überblick haben. Die ganze Sache ist nicht im Detail durchgerechnet, es sind Überlegungen, die mit verschiedenen Stellen gemacht wurden, aber es scheint, daß hier eine Ergänzung möglich wäre.

Damit, meine Damen und Herren, komme ich schon zum Ende meiner Ausführungen und fasse zusammen: Mit der Einführung der vorgesehenen strengen Abgas- und Lärmvorschriften in Österreich für LKWs ist das maximal technisch Mögliche geschehen. Es wird eine wirkungsvolle Entlastung geben, indem der Lärm auf ein Viertel, die Schadstoffemission auf weniger als die Hälfte abgesenkt werden. Diese Maßnahmen sind nicht einfach, sie müssen noch durchgeführt werden. Die Fahrzeuge werden in wenigen Jahren umfassend zur Verfügung stehen, und damit ist hier das maximal Mögliche geschehen.

Die Bahnverladung bringt keine Lärmverminderung. Und dieser Vorschlag von uns, diese umweltfreundliche Traktion auf der Straße, könnte, wie gesagt, etwas dazu beitragen, die Umwelt zu entlasten. — Danke sehr.

11.25

Vorsitzender Abgeordneter Dr. Keimel: Ich danke Herrn Professor Lenz für seine Ausführungen.

Ich bitte nun Bundesminister Dr. Streicher um sein Referat: „Das Transitverkehrskonzept der Bundesregierung.“

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher**„Das Transitverkehrskonzept der Bundesregierung“**

11.25

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf **Streicher**: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Aufgrund der besonderen geographischen, geopolitischen, topographischen und ökologischen Situation unseres Landes ist der Straßentransit durch Österreich im Hinblick auf Bevölkerungsakzeptanz, Umweltbelastung an seine Grenzen gestoßen. Ich möchte hier nicht noch einmal auf die Verkehrsmengen und die daraus resultierenden Belastungen eingehen; das wurde hier bereits ausführlich dargestellt.

Ich möchte aber an die Spitze meiner Überlegungen das verkehrspolitische Programm der Bundesregierung stellen und auszugsweise zitieren. Hier wurde, was die Verkehrspolitik betrifft, geschrieben — immerhin ist das drei Jahre alt —:

„Dabei soll grundsätzlich, außer in besonders belasteten Gebieten und bei besonders gefährlichen Transporten, die freie Wahl des Verkehrsmittels gewährleistet sein.“

Das erste Mal in der europäischen Verkehrspolitik wurde hier das Dogma der freien Wahl des Verkehrsmittels in diesen grundsätzlichen Überlegungen, in dieser grundsätzlichen Zielsetzung aufgebrochen.

Beim Verkehrslärm ist da zu lesen:

„In besonders sensiblen beziehungsweise besonders belasteten Gebieten soll der Verkehr schrittweise auf besonders lärm- und schadstoffarme Fahrzeuge beschränkt werden.“ Also das ist schon damals vor drei Jahren angekündigt worden.

Und beim Transitverkehr ist nachzulesen: „Zu diesen Maßnahmen gehören insbesondere gezielte Geschwindigkeitsbegrenzungen“ — sie wurden bereits eingeführt —, „Tageszeitbegrenzungen, Routenbindungen und technische Vorschriften.“

Ausgehend von dieser Rahmenzielsetzung haben wir uns bemüht, ein multikonzeptionelles Lösungspaket zu erarbeiten, dem folgende Prinzipien zugrunde liegen:

Erstens: Die signifikante Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene mittels der Techniken des Kombinierten

Verkehrs und natürlich auch des konventionellen Eisenbahnverkehrs. Dazu ist es zweifellos erforderlich, die Schieneninfrastruktur auf den Transitrouten entsprechend auszubauen. Die kurz- und mittelfristigen Eisenbahninfrastrukturvorhaben auf österreichischem Gebiet werden ohne finanzielle Beiträge der EG von Österreich aus eigenen Budgetmitteln realisiert werden.

Der zweite Punkt ist die Rückverlagerung des die Schweiz vermeidenden Umwegverkehrs-„Abdrängtransits“ — nenne ich das immer — durch Österreich nach dem auch in der EG anerkannten Prinzip der kürzesten Wege. *(Projiziert wird eine Darstellung des Umwegverkehrs mit der Überschrift „Umlagerungs-Transit-Straße Schweiz“.)*

Schauen Sie sich bitte das Bild an. Aus diesem Bild ist abzulesen, daß eigentlich nach diesem Prinzip der kürzesten Wege etwa 11 Millionen Tonnen durch die Schweiz gehen müßten. Durch die restriktiven Maßnahmen, die die Schweiz verfügt hat, gibt es immerhin von diesen 11 Millionen Tonnen einen Abdrängtransit durch Österreich im Ausmaß von 5,2 Millionen und über Frankreich einen solchen von 4,7 Millionen Tonnen.

Das ist kein Bild, das wir gemacht haben, sondern das ist ein Bild vom Schweizer Verkehrsministerium als Beweis dafür, daß die Schweiz hier ganz besonders tüchtig ist. Aber bitte, auch in diesem Zusammenhang möchte ich einmal mehr erwähnen, daß die 28-Tonnen-Beschränkung seinerzeit eher zufällig zustande gekommen ist, weil die Kunstbauten, also alle Brücken, auf 30 Tonnen Gewichtsbegrenzung ausgelegt sind. Ich muß meinen Schweizer Kollegen immer vorhalten, daß man praktisch Zufälligkeiten im nachhinein als gescheite Komponenten eines langfristig wirksamen verkehrspolitischen Konzepts hinstellt, also quasi Zufälligkeiten als Bestandteil einer strategischen Planung. Ist ein bißchen unfair, weil natürlich rundherum alle in Schwierigkeiten geraten.

Der dritte Punkt ist eine kapazitive Plafonierung des LKW-Verkehrs, welche jedenfalls folgenden Umständen Rechnung tragen muß: der Rückverlagerung des Umwegtransits und der Reduzierung des Leerfahrtenanteiles.

Meine Damen und Herren! Ich wurde nicht müde, in den vergangenen Jahren immer wieder bei den Europäischen Verkehrs-

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher

minister-Konferenzen auf die Transportwürdigkeit mancher Güter hinzuweisen. Nicht nur das Prinzip der freien Wahl des Verkehrsmittels wurde durch uns immer wieder in Frage gestellt und eigentlich aufgeweicht, sondern auch die Transportwürdigkeit mancher Güter. Ich möchte jetzt nicht das Kartoffel-Beispiel, ich möchte nicht das Milch-Beispiel wieder hier erwähnen. Das ist Ihnen ja sicherlich bekannt. Jedenfalls ist es im höchsten Maß unintelligent, daß ein großer Anteil an Leerfahrten hier auch die Transitrouen belastet.

Der vierte Punkt: ein spezielles Förderungskonzept für den Kombinierten Verkehr. Und dabei soll dem unbegleiteten Kombinierten Verkehr als zukunftsweisende Transportart grundsätzlich der Vorzug eingeräumt werden. Der begleitete Kombinierte Verkehr, also die sogenannte rollende Landstraße, muß jedoch in dem Maß Platz greifen, als dies die bestehende Fuhrparkstruktur der Frächter und natürlich auch das logistische Niveau der Transportwirtschaft erforderlich machen.

Es ist jedem bekannt, daß natürlich die „rollende Landstraße“ nicht die intelligenteste Form des Kombinierten Verkehrs ist. Wenn zwei funktionierende Systeme durch die Gegend gefahren werden, ist das natürlich nicht sehr zweckmäßig. Und wir müssen hier Maßnahmen wie Investitionshilfen für das Kombiverkehrsequipment schaffen, steuerliche Begünstigungen, Nutzlastausgleich — ein entsprechender Gesetzentwurf befindet sich derzeit in Begutachtung — und alle Fragen im Zusammenhang mit der Anschlußkabotage.

Der fünfte Punkt ist die umweltverträgliche Gestaltung des trotz Verlagerung auf der Straße verbleibenden Gütertransitverkehrs. Dazu gehört auch die Einführung eines umweltverträglichen LKWs.

Meine Damen und Herren! Im besonderen möchte ich hier auf das Kernstück des Transitverkehrskonzeptes, nämlich die größten und vordringlichsten Investitionen auf der Brenner-Relation eingehen. Wir haben uns ja hier eine erste Stufe vorgenommen, das sogenannte Sofortprogramm, Kurzprogramm. Es beinhaltet die sofortige volle Nutzung der Leerkapazitäten sowohl im konventionellen Waggonladeverkehr als auch im Kombinierten Verkehr. Aber wir können hier nur sehr stark den sogenannten unbegleiteten, den oh-

nehin intelligenteren Weg gehen und erst in einer zweiten Stufe die „rollende Landstraße“ entsprechend ausbauen, weil wir hier Probleme mit dem Tunnelprofil haben.

Dazu kommt die sofortige volle Nutzung der freien Kapazitäten auf der Inntal-Brenner-Strecke. Auch im derzeit höchstbelasteten Abschnitt Hall — Innsbruck können im unbegleiteten Kombinierten Verkehr bis zu 30 zusätzliche Züge pro Tag geführt werden. Und das entspricht einer täglichen zusätzlichen Nettotonnagekapazität von 28 000 Tonnen, umgerechnet auf LKW-Einheiten sind das etwa 1 200 LKWs, also das rechnerische Äquivalent von 1 200 LKWs, und auf den Transitverkehr, auf den reinen Transitverkehr bezogen, heißt das, daß das fast ein Viertel bis ein Drittel der heutigen durchschnittlichen Belastung ist.

Die zweite Stufe, das sogenannte mittelfristige Programm, umfaßt die Tunnelausweitung auf der Brenner-Strecke, auf die ich schon eingegangen bin, gemäß diesem Bild auf 4,05 Meter Eckhöhe. (*Gezeigt wird eine Skizze des Brennertunnels.*) Zurzeit können auf der „rollenden Landstraße“ nur etwa 15 Prozent des europäischen Fuhrparks durchgeschleust werden, weil alle anderen von der Geometrie her einfach in diesem Profil nicht Platz haben.

Auf österreichischer Seite ist das schon durchgeführt, auf der italienischen Seite rechnen wir damit, daß das bis 1991, 1992, fertig sein wird, dann, wenn die Umfahrung von Innsbruck wirksam wird. Sie wird uns erlauben, zusätzlich etwa 100 Züge zu führen, und das entspricht einer Entlastungskapazität von 1 600 LKWs.

Was der Herr Professor Lenz gesagt hat, nämlich daß in diesem Punkt generell das durchschnittliche Lärmprofil nicht verbessert wird, ist richtig. Aber in erster Linie ist ja diese Maßnahme dahin gehend zu sehen, daß der Schadstoff reduziert wird. Der Lärm allein ist es ja nicht, den wir zu bekämpfen haben. Wir haben ja insbesondere den Schadstoff zu bekämpfen, und diese Entlastung ist mit diesem Konzept sicherlich herbeigeführt.

Die Gesamtkosten für dieses mittelfristige Investitionsprogramm betragen allein für den Brenner etwa 4,9 Milliarden Schilling.

Die dritte Stufe, meine Damen und Herren, sind die langfristigen Maßnahmen. Auf

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher

Basis der Machbarkeitsstudie, die die drei Eisenbahnverwaltungen Italien, Österreich und Deutschland in Auftrag gegeben haben, ist jetzt die Trassierung festgelegt. Es handelt sich hier um den etwa 54 Kilometer langen durchgehenden Tunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste sowie die Errichtung eines Bahnhofes in Freienfeld. Dieser Bahnhof in Freienfeld ist aber noch umstritten.

Jedenfalls ist es sehr, sehr wichtig, daß wir uns jetzt einmal über die Trassierung der Hauptstrecke geeinigt haben. Es hat ohnehin drei Jahre gedauert. Wir sind von der italienischen Seite immer wieder getröstet worden hinsichtlich der Festlegung dieser Trassierung. Es konnte in einer Verkehrsministerkonferenz in Udine diese Frage jetzt endgültig geklärt werden. *(Projiziert wird ein Bild der geplanten Trassierung.)*

Allein diese Ausbuchtung nach Freienfeld, die Sie auf diesem Bild sehen, kostet etwa 10 Milliarden Schilling. Und es muß natürlich noch diskutiert werden, ob es überhaupt zweckmäßig ist, diese 10 Milliarden Schilling in die Hand zu nehmen. Die Italiener sagen, daß es sich hier in erster Linie um Sicherheitsfragen und um die Notwendigkeit, einen Grenzbahnhof zu haben, handelt. Aber hier sind wir noch im Gespräch. Wichtig ist, daß die Haupttrassierung jetzt festliegt.

Immerhin handelt es sich bei diesem Tunnel — meine Damen und Herren, das muß man ja auch einmal sagen — um den längsten Eisenbahntunnel der Welt — es gibt nur mehr einen in Japan, der mit 54 km Länge ungefähr die gleiche Dimension hat —, und er wird natürlich auch sehr, sehr viel Geld kosten. Wir können uns vorstellen, daß dieser Tunnel auch privatwirtschaftlich finanziert wird und daß er dann auch von einer möglicherweise privatwirtschaftlich organisierten Marketinggesellschaft betrieben wird. Der Betrieb selbst muß natürlich von den jeweiligen Eisenbahnverwaltungen durchgeführt werden, damit es nicht zu überkritischen Schwierigkeiten bei der Koordination kommen kann. Im Zeitpunkt eines möglichen Unfalles würde dann der eine auf den anderen die Schuld schieben. Jedenfalls haben wir hier bereits eine entsprechende Maßnahme gesetzt.

Ohne auf die Details unseres Plafonierungsvorschlages sowie der Förderungsmaßnahme für den Kombinierten Verkehr näher einzugehen, möchte ich, bevor ich auf die

Maßnahme im Straßenverkehrsbereich näher zu sprechen komme, kurz über meine internationalen Kontakte in der Transitfrage berichten.

Dies erscheint mir vor allem deshalb von großer Bedeutung, da alle genannten Infrastrukturmaßnahmen entsprechender flankierender Ausbaumaßnahmen in unseren Nachbarstaaten Bundesrepublik Deutschland und Italien bedürfen. Auch die Nutzung der damit geschaffenen Kapazitäten ist in hohem Maße eine internationale Frage.

Ich habe das österreichische Transitverkehrskonzept auch vom Beginn an bei allen meinen internationalen Kontakten vertreten, bereits bei meinem ersten Zusammentreffen mit dem seinerzeitigen EG-Kommissar Clinton Davis und dem damaligen Vorsitzenden des EG-Verkehrsministerrates de Croo sowie bei den Verkehrsministern der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Italien. Bitte, die Minister haben ja schon mehrmals gewechselt, muß man in diesem Zusammenhang sagen. Ich erlebe jetzt den dritten oder den vierten italienischen Verkehrsminister, den dritten deutschen Verkehrsminister, den zweiten Schweizer Verkehrsminister. Es gibt im europäischen Verkehrsministerkabinett nur mehr eine Dame, die dienstälter ist als ich, das ist eben meine holländische Kollegin. Das heißt, daß ein unglaublicher „Verschleiß“ in diesem Bereich festzustellen ist. Jedenfalls habe ich immer wieder darauf hingewiesen, daß diese Fragen gelöst werden müssen, und erst am 13. Februar 1987 konnte eine grundsätzliche Übereinstimmung in folgenden Punkten erzielt werden:

Förderung der Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ist als wichtiger Punkt anerkannt bei allen unseren Gesprächen; Definition eines umweltfreundlichen LKWs. Es hat auch mein Kollege Zimmermann im Salzburger Gespräch anerkannt, daß das wirklich sehr wichtig ist; ein Gespräch, das wesentlich ruhiger, wesentlich konstruktiver verlaufen ist, als es nachher in der Presse der Öffentlichkeit dargestellt wurde. Maßnahmen zur Verbesserung der Eisenbahnzusammenarbeit wurden vereinbart und Maßnahmen zur Abstimmung der technischen Vorschriften bei Fahrzeugen. Daneben wurden bei diesem Treffen auch von den anwesenden EG-Verkehrsministern und dem EG-Kommissar Umweltschutz und Bevölkerungsakzeptanz erstmals als wichtige Parameter der Verkehrspolitik akzeptiert.

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher

Mein ständiges Beharren auf die Notwendigkeit von konkreten Verhandlungen in dieser Frage, das ich bei zahlreichen persönlichen Terminen – ich habe mehr als 25 Termine in den letzten zwei Jahren diesbezüglich absolviert – mit den europäischen Verkehrsministern vertrat, führte schließlich zur Verabschiedung eines entsprechenden Mandats des EG-Verkehrsministerrates an die EG-Kommission im Dezember 1987. Im Zeitraum Jänner bis Juni 1988 fanden dann auch rein exploratorische Gespräche statt. Am 8. Dezember 1988 erfolgte die Verabschiedung des EG-Mandats für die zweite Phase der Verhandlungen.

Aus meiner Sicht, meine Damen und Herren, wurde seitens der EG insbesondere der Frage der Förderung der Eisenbahn und des Kombinierten Verkehrs zur Lösung des Transitproblems nicht die erforderliche Präferenz eingeräumt. Ebenso ließ dieses Verhandlungsmandat konkrete Ansätze zur Rückverlagerung des durch die Schweiz verursachten Umwegtransits vermissen.

Im März 1989 besuchte mich der neue EG-Kommissar van Miert in Wien und stellte klar – und das ist wirklich wichtig –, daß aus seiner Sicht das Mandat auch Gespräche über den Kombinierten Verkehr zulasse, und schlug vor, die Beamtenverhandlungen mit diesem Problemkreis zu beginnen. Damit traten die Gespräche in eine für Österreich wesentlich aussichtsreichere Phase.

In der ersten Verhandlungsrunde hat die EG den österreichischen Standpunkt in der Transitfrage zur Kenntnis genommen, und Österreich hat in der ersten Expertenrunde unsere konkreten Vorschläge zur Plafonierung des Straßen-Güter-Transitverkehrs und zur kurzfristigen Einsteuerung von diesen schon erwähnten 30 Zügen für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr in der Brenner-Relation vorgelegt.

Beim letzten Zusammentreffen mit Verkehrsminister Zimmermann habe ich auch diesem ein entsprechendes Memorandum über den notwendigen Bahnausbau übergeben.

Gleichzeitig, meine Damen und Herren, wurde das österreichische Transitverkehrskonzept auch im Straßenverkehrsbereich schrittweise realisiert.

Von August 1987 bis August 1988 wurde auf der Inntal- und Brenner Autobahn ein einjähriger Versuch mit Tempo 60 für LKWs bei Nacht durchgeführt – er wurde heute schon erwähnt –, der neben einer Lärmentlastung von 2 bis 2,5 dB vor allem zu einer entscheidenden Verbesserung der Verkehrssicherheit führte. Auf der Tauern-Strecke, wo der PKW-Anteil wesentlich höher liegt, wurde im Bereich der Scheitelstrecke Tempo 100 verordnet.

Daneben wurde auf den Transitstrecken eine Reihe von baulichen Umweltschutzmaßnahmen realisiert – Lärmschutzwände und Aufbringung von Drainasphalt –, über die Bundesminister Schüssel noch im Detail berichten wird.

Innerhalb der letzten Monate wuchs auch der innerösterreichische Konsens über ein Nachtfahrverbot auf den Transitrouten. Ich werde daher als zuständiger Minister mit Wirksamkeit 1. Dezember 1989 auf der Inntal Autobahn zwischen Kufstein und Innsbruck, der Brenner-, Rheintal-, Tauern- und Pyhrn Autobahn ein Nachtfahrverbot für nicht lärmarme LKWs über 7,5 t in der Zeit von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr verordnen.

Welche Gründe, meine Damen und Herren, sprechen für die Einführung des Nachtfahrverbotes? –

Die sofortige Wirksamkeit bringt zirka 5 dB, das ist in der Akustik ein sogenannter Kategoriensprung, also eine wirkliche Lärmentlastung.

Es hat in Österreich eine breite politische Basis bekommen.

Der über die Inntal-Brenner-Route der Schweiz ausweichende Umwegtransit muß rückverlagert werden.

Die Schweiz hat seit mehr als 50 Jahren ein generelles LKW-Nachtfahrverbot.

Wir haben bereits heute freie Kapazitäten auf der Bahn, die genützt werden sollten.

Das Nachtfahrverbot ist auch ein Druckmittel, um den Bahnausbau in den anschließenden Bereichen in Italien und der Bundesrepublik weiterzutreiben; die ÖBB wären bereits heute in der Lage, auf dieser Strecke die entsprechenden Züge einzusteuern.

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher

Ich muß einmal mehr feststellen — und habe das auch bei meinen Gesprächen mit den Nachbarverkehrsministern immer wieder gemacht —: Das, was man mit den Verkehrsministern in Italien, Deutschland ausmacht, ist noch lange nicht von deren Eisenbahnen akzeptiert. Ich habe hier eine etwas komfortablere Situation. Was ich, die Österreichischen Bundesbahnen betreffend, vereinbare, kann ich auch einhalten. Meine Kollegen in den Nachbarländern müssen erst diese Dinge mühsam durch Überzeugungsarbeit in die Tat umsetzen.

Das Nachtfahrverbot ist nur sinnvoll — das habe ich immer wieder gesagt —, wenn auch auf den parallelführenden Bundesstraßen durch die Länder ein Nachtfahrverbot verordnet wird. Die Verkehrsregelung auf Nicht-Autobahnen ist Länderkompetenz, wie Sie wissen. Voraussetzung für diese Verordnung werden daher entsprechende Verordnungen der einzelnen Bundesländer sein. Die Ländervertreter haben dies in einem von mir einberufenen „Transitgipfel“ am 7. Juni 1989 auch zugesagt.

Das Hauptproblem beim Nachtfahrverbot liegt bei der Frage der Ausnahmegenehmigung. Abbildung 6, wenn ich bitten darf: Auch Tirol hat bereits im Regierungsbeschluß darauf hingewiesen, daß für die Versorgung Ausnahmen nötig sind. Aber schon geringe Ausnahmen, wie zum Beispiel 30 Prozent Ausnahmen auf der Loferer Bundesstraße, machen die Wirkung des Nachtfahrverbots weitgehend zunichte. Daher sollen während des Nachtzeitraumes nur solche LKWs fahren dürfen, die nicht merkbar lauter als PKWs sind, somit lärmarme LKWs. Wenn Sie sich diese Graphik anschauen: Da ist im 250-Meter-Abstand ein rechnerischer Wert von 52,9 dB durchschnittlicher Emissionspegel gegeben. *(Projiziert wird eine graphische Darstellung des Gesagten.)*

Wenn Sie ein Nachtfahrverbot verfügen mit Ausnahme von 30 Prozent, dann sind das etwa 3,5 dB mehr, das liegt etwa in der Nähe der Wahrnehmbarkeitsgröße, wenn Sie keine Ausnahmen machen, kommen Sie auf 48 dB. Ausnahmen lärmarmen LKWs verändern diesen Wert nur unbedeutend, daher kann man ohne Bedenken den lärmarmen LKW ausnehmen.

Unser Ziel ist es, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen; da bin ich mir mit meinem Kollegen Schüssel einig. Die Kombination

zwischen Drainasphalt, Tempo 60 und dem lärmarmen LKW senkt den Lärm auf 43,2 dB rechnerisch ab, das sind immerhin mehr als 10 dB, was einer Halbierung des subjektiven Lärmempfindens entspricht.

Diese Maßnahme und nur diese Maßnahme ist sinnvoll, alles andere würde einem ökologischen Placebo gleichkommen, wir würden hier nur um der Optik willen eine entsprechende Lösung herbeiführen.

Was sind solche lärmarme LKWs? Es handelt sich um vollkommen neue LKW-Systeme — Herr Professor Lenz hat schon darauf hingewiesen —, die unter 150 KW 78 dB und über 150 KW 80 dB haben werden. Derzeit sind derartige Fahrzeuge mit 86 bis 87 dB in Betrieb. Das ist wirklich auch hier eine merkbare Entlastung.

Und solche Systeme, meine Damen und Herren, sind bereits fertig entwickelt — ich rede vom Lärm, ich rede noch nicht von den Schadstoffen, ich rede in der ersten Phase nur vom Lärm — und werden auf dem Markt angeboten. Die österreichische LKW erzeugende Industrie hat mich schon im März dieses Jahres eingeladen, in Innsbruck diese lärmarmen LKW-Systeme der Öffentlichkeit vorzustellen. Ich bin auch der Meinung von Professor Lenz: Es ist politisch unverantwortlich, den technischen Stand von heute einer so belasteten Bevölkerung nicht zum frühesten Zeitpunkt zugute kommen zu lassen.

Die Industrie, meine Damen und Herren, kann immer mehr, als sie zugibt. Ich weiß, wovon ich rede; ich komme aus der Industrie. Und es ist auch die Transportwirtschaft immer noch flexibler gewesen, als sie vorgegeben hat.

Meine Damen und Herren! Ich erinnere in diesem Zusammenhang nur an die Katalysatorregelung: „Lieber Kunde, wenn du noch schnell bist, kannst du einen Kat-losen Wagen entsprechend billig haben.“ Auf großen Plakaten wurde das angekündigt. Als ich dann die Katalysatorregelung um vier Monate vorgezogen habe, hat die Kraftfahrzeugindustrie, deren moralisches Profil ich, wie gesagt, wirklich sehr gut kenne, gesagt, es falle die Lieferung zusammen. Renault beispielsweise hat gesagt, man könne nach Österreich keine entsprechenden Fahrzeuge liefern. Genau Renault war es dann, das wenige Monate

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher

später den Umweltpreis mit dem besten Katalysator bekommen hat.

Also ich meine, dieses Beispiel allein zeigt, daß es natürlich immer wieder einer entsprechenden Überzeugungsarbeit – um es sanft auszudrücken – bedarf, um die Dinge herbeizuführen.

Die Mehrkosten eines solchen LKWs liegen bei 30 000 bis 50 000 S. Es handelt sich in erster Linie um teilgekapselte Motoren. Sie sind auch, wenn es die jüngeren Fahrzeuge betrifft, nachrüstbar. Steyr-Daimler-Puch beispielsweise hat in einer Pressekonferenz erklärt, daß sie ab Baujahr 1985 nachrüsten können. Das sind immerhin fast 3 000 LKWs, die hier im Umlauf sind.

Steyr-Daimler-Puch hat auch erklärt, 600 neue bis zu diesem Zeitpunkt liefern zu können, und die ÖAF, der zweite österreichische Hersteller, hat erklärt, daß sie die 600 im vergangenen Jahr ausgelieferten 360-PS-Fahrzeuge, die in erster Linie für den Fernverkehr eingesetzt sind, auch nachrüsten kann.

Bitte, meine Damen und Herren, was die kleinen österreichischen Hersteller können, das kann allemal noch MAN – ÖAF ist ja eine Tochter von MAN und erzeugt die gleichen Typen –, und was Steyr kann, kann allemal Daimler-Benz auch, sodaß hier wirklich nicht die Versorgung zusammenbricht.

Ich möchte das auch ganz deutlich sagen: Wir haben ja in erster Linie für eine wirklich betroffene Bevölkerung, eine wirklich belastete Bevölkerung, diese Maßnahme gesetzt. Es war nicht unser Ziel, die Verkehrsströme in der Nacht mehr oder weniger in der gleichen Größenordnung aufrechtzuerhalten, denn vieles, was heute in der Nacht transportiert wird, kann natürlich auch bei Tag transportiert werden. Die Unfallhäufigkeit in der Nacht ist ohnehin beim LKW höher als bei Tag.

In einer ersten Stufe soll daher der LKW in den Lärmvorschriften aus dem Nachtfahrverbot ausgenommen werden. Im Rahmen der Lärmdiskussion darf das Schadstoffproblem – ich habe es schon erwähnt – nicht aus den Augen verloren werden. Ein weiterer Schritt ist die Reduzierung der Schadstoffbelastung. Hier wurde auf dem PKW-Sektor mit dem Katalysator viel erreicht. Jetzt müssen wir natürlich beim LKW ansetzen. Der

lärmmarme LKW soll daher auch schrittweise besonders schadstoffarm werden, Grenzwerte im ersten Schritt mehr als 50 Prozent unter den heutigen ECE-Grenzwerten senken. Das nächste Bild zeigt das. *(Eine entsprechende Graphik wird projiziert.)* Das entspricht den zukünftigen amerikanischen und schweizerischen Grenzwerten. Ein Stufenplan soll in der Folge die Emission bis auf 25 Prozent des ECE-Wertes reduzieren.

Das Problem Verkehrslärm und Umweltbelastung ist in Österreich nicht nur auf wenige Regionen beschränkt. Ich muß das ganz besonders erwähnen. Die Transitrouten sind nur der allerdringendste Teil. Längerfristig sind die Störung der Nachtruhe und die Schadstoffbelastung der gesamten österreichischen Bevölkerung verstärkt zu beachten. Ich darf in diesem Zusammenhang einmal mehr erwähnen, daß 25 Prozent aller österreichischen Wohnungen stark oder sehr stark lärmbelastet sind, und von den Befragten geben 75 Prozent den Verkehrslärm als Ursache an.

Es wird daher im Herbst dem Parlament eine Regierungsvorlage unterbreitet werden, die ab 1993/94 für alle österreichischen Straßen ein solches Nachtfahrverbot vorsieht, von dem eben nur solche umweltverträglichen LKWs ausgenommen sein werden. Die verkehrspolitische Vision für die Mitte der neunziger Jahre ist für ganz Österreich eine Verkehrslärmentlastung, die in ihrer Wirkung einem vollständigen Nachtfahrverbot ohne Ausnahmen gleichkommt. Ich habe schon an diesem Bild gezeigt, daß der lärmmarme LKW, der im wesentlichen nicht lauter ist als ein PKW, hier ja keine zusätzliche Lärmentwicklung auslöst.

Ich habe sowohl Verkehrsminister Zimmermann, den EG-Kommissar van Miert wie auch die übrigen EG-Verkehrsminister von dieser österreichischen Maßnahme informiert. Ich habe im besonderen darauf hingewiesen, daß es aus der Sicht der österreichischen Bevölkerung völlig unverständlich wäre, wenn nicht alle technischen Möglichkeiten zur Verringerung der Belastung ausgenutzt werden.

In diesem Zusammenhang habe ich auch bei meinem letzten Gespräch in Brüssel noch einmal darauf hingewiesen, daß es auch für die österreichische Bevölkerung unverständlich ist, daß die Katalysatorregelung in der EG – Milliarden Tonnen Schadstoffe wer-

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher

den nur deshalb ausgestoßen, weil man diese Regelung nicht rechtzeitig einführt, obwohl sie schon seit 1983 in Amerika und seit zwei Jahren bei uns und in der Schweiz, in Schweden eingeführt ist — weiterhin nicht eingeführt wird.

Dieses Ergebnis vom letzten Freitag kann ich wie folgt zusammenfassen:

1. Österreich kann über das Nachtfahrverbot keine Verhandlungen anbieten; diese Maßnahme wird jedenfalls zum vorgesehenen Zeitpunkt realisiert werden.

2. Österreich ist dringend daran interessiert, die Bahnkapazitäten auch schon kurzfristig zu nutzen. Der EG-Kommissar wird dieses Anliegen insbesondere gegenüber der Bundesrepublik Deutschland unterstützen.

3. Österreich ist bereit, die Frage der LKW-Abgasemissionen gemeinsam mit den Europäischen Gemeinschaften vorzubereiten, wenn dies kurzfristig geschehen kann.

4. Daneben wird ein Modus vivendi für den Zeitraum bis zur Verfügbarkeit der mittelfristigen Infrastrukturausbaustufe gesucht.

Aus heutiger Sicht, meine Damen und Herren, rechne ich nicht mit Retorsionsmaßnahmen seitens der EG-Länder, kann dies aber natürlich auch nicht mit Sicherheit ausschließen.

Ich möchte aber an das Ende meiner Ausführungen eine Überlegung stellen:

Das österreichische Transitverkehrskonzept ist in seinen Grundzügen bereits im Regierungsprogramm und in der Koalitionsvereinbarung vom Jänner 1987 enthalten. Maßnahmen wie der emissionsarme LKW für besonders sensible Gebiete können daher nicht als Überraschung bezeichnet werden. Entweder hat man dieses Regierungsprogramm nicht geglaubt, oder man hat sich nicht entsprechend darauf vorbereitet. Wir haben diesen Weg in der Transitfrage als richtig erkannt und müssen ihn nun auch konsequent fortsetzen.

Verkehrshindernisse wie die Alpen können nicht durch Diskussionen beseitigt werden. Man kann sie auch nicht wegschlimpfen. Wir müssen hier den berechtigten Bedürfnissen der Bevölkerung und des Umweltschutzes Rechnung tragen. Wenn wir hier glaubwürdig

agieren, werden auch die EG und insbesondere unsere Nachbarländer die Notwendigkeit der Mitarbeit am österreichischen Lösungsansatz für den Alpen transitverkehr erkennen.

11.56

Vorsitzender Abgeordneter Dr. **Keimel**:
Danke, Herr Bundesminister.

Ich möchte nur einmal als Zwischenstand mitteilen, daß wir für die Diskussion inzwischen 27 Rednermeldungen haben. Das bedeutet, daß ich die an dieses Referat nun anschließenden Referenten doch bitte, möglichst gestrafft ihre Ausführungen darzulegen, damit wir dann auch zur Diskussion der Gemeldeten kommen können.

Ich bitte jetzt den Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. **Schüssel** um seine Ausführungen zum Thema „Straßenbautechnische Maßnahmen zur Verringerung der Umweltbelastungen und Mautfragen“. — Bitte, Herr Minister.

„Straßenbautechnische Maßnahmen zur Verringerung der Umweltbelastungen und Mautfragen“

11.57

Referent Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. **Wolfgang Schüssel**:
Danke, Herr Vorsitzender! Ich werde mich sehr gestrafft halten. Ich beginne mit den Lärmschutzmaßnahmen, die von meinem Ressort verantwortet und durchgeführt werden.

Wir haben einen Nachholbedarf für Lärmschutzwände und lärmindernde Beläge im Ausmaß von zirka 2 bis 2,5 Milliarden Schilling festgestellt. Würden wir das aus dem ordentlichen Budget finanzieren müssen, würden wir etwa acht Jahre lang brauchen, um all das, was von der Bevölkerung zu Recht verlangt wird, und zwar nur an den hauptbelasteten Transitstrecken, durchführen zu können. Durch die sogenannte Öko-Maut, durch die Mautveränderungen und -erhöhungen werden wir diesen Zeitraum auf vier Jahre verkürzen können.

Wir haben bis Ende 1988 bisher 124 Kilometer lärmindernden Fahrbahnbelag aufgetragen, davon 106 Kilometer auf Transitstrecken. Im Jahr 1989 kommen noch einmal 54 Kilometer dazu, davon 43 Kilometer auf den Transitstrecken. Das heißt, diese Lärmschutzbeläge werden zu

Referent Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Wolfgang Schüssel

85 Prozent heute schon auf den Transitstrecken aufgebracht. 40 Prozent der Transitstrecken — Tauern Autobahn, Brenner, Inntal und die Pyhrn-Gesellschaftsstrecke — sind heute schon mit diesen lärmindernden Belägen versehen.

Wir werden bei allen Neubaulosen und bei allen Deckenerneuerungen, so Wohnbevölkerung in der Nähe ist, ab sofort diese lärmindernden Beläge, die Gott sei Dank auch in den Kosten jetzt deutlich billiger angeboten werden als noch vor einiger Zeit, aufbringen.

Zweiter Punkt: Mautpolitik. Wir haben in Österreich zum Unterschied von anderen europäischen Staaten nur an fünf Autobahnbeziehungsweise Schnellstraßenabschnitten ein Benützungsentgelt, also eine Maut, in Form einer Streckenbeziehungsweise Objektmaut. Das übrige Hochleistungsstraßennetz ist entgeltfrei zu benützen. Vom Ausland, auch von der EG, wird diese Form der Maut im Prinzip, im wesentlichen akzeptiert.

Die Maut ist ein wesentlicher Bestandteil der Wegekostenabgeltung in Österreich — andere Elemente sind etwa die Mineralölsteuer, die Kfz-Steuer, Straßenverkehrsbeitrag für LKW und so weiter — und dient laut den Finanzierungsgesetzen einerseits zur Deckung der Erhaltungs- und Betriebsausgaben der Sondergesellschaften und andererseits für die Zinsendienste und Tilgungen der durch die ASFINAG aufgenommenen Kreditmittel.

Die fünf Mautstrecken — Arlberg-, Brenner-, Tauern-, Pyhrn-Bosruck- und Pyhrn-Gleinalm-Abschnitt — sind Straßenabschnitte, die aufgrund der hohen Baukosten nur durch Sonderfinanzierung so frühzeitig fertiggestellt werden konnten, sind aber zugleich natürlich auch Strecken, die einen relativ großen, zeitweise sogar überwiegenden Anteil am internationalen Verkehr, auch Transitverkehr genannt, aufweisen.

Die Mauteinnahmen im Jahr 1988 machten 2 067 Millionen Schilling aus. Nur zum Vergleich: Die Schweizer Vignette, die gelegentlich auch in Österreich ja als Modell gepriesen wird, hat im Jahr 1986 — ich habe keine aktuelleren Zahlen, aber die werden sich nicht dramatisch in die Höhe entwickelt haben — 1 400 Millionen Schilling ausgemacht. Von diesen über 2 Milliarden Schilling Mauteinnahmen in Österreich kommen zwei Drit-

tel von ausländischen Fahrzeugen, darunter ein hoher Anteil Transitverkehr.

Die Einnahmen aus der Maut teilen sich folgendermaßen auf: zirka 10 Prozent Arlbergtunnel, 42 Prozent Brenner Autobahn, nicht ganz 17 Prozent Pyhrn Autobahn und 31 Prozent Tauern Autobahn.

Mauttarife. — Das Problem unserer jetzigen Mauttarife liegt darin, daß die PKW-Tarife im internationalen Vergleich relativ hoch sind, die Güterverkehrstarife hingegen im Vergleich zu den PKW-Mauten nicht dem Verhältnis der Straßen- und Umweltbelastungen entsprechen. Investitionen wie etwa die dritte Spur auf der Brenner Autobahn, Lärmschutzbauwerke, lärmindernde Fahrbahnbeläge und manchmal auch kurzzeitig immer wieder notwendige Fahrbahnsanierungen gehen zu einem großen Teil auf den Güterschwerverkehr zurück. Die geplante Mautänderung trägt diesem Umstand durch etwas stärkere Erhöhung bei den Güterverkehrstarifen Rechnung. Es ist also keine willkürliche Mehrbelastung des Wirtschaftsverkehrs, sondern eine stärker verursachergerechte Tarifgestaltung.

Die Mautänderung, die nun mit 1. Juli in Kraft tritt, ist folgendermaßen aufgebaut: Für jeden PKW soll man eine Erhöhung von 10 S bei einer Einzelfahrt bezahlen. Zusätzlich wird eine eigene Maut für Wohnanhänger eingeführt, die Behinderungen im Verkehrsablauf verursachen. Überall in Europa gibt es derartige zusätzliche Mautentgelte. Zusätzlich kommen dann bei den LKWs Erhöhungen von 15 bis 33 Prozent. In Summe wird diese Mautstrukturänderung 350 Millionen Schilling bringen.

Die Erhöhung bei der LKW-Jahreskarte — 33 Prozent, von 6 000 auf 8 000 S — scheint zwar prozentuell relativ hoch zu sein, der mittlere Preis pro Fahrt, je nach Ausnutzung der Karte, ist aber immer noch nicht voll kostendeckend. Ich muß das hier dazusagen, weil manche gesagt haben, daß die Anhebung unverhältnismäßig hoch ist.

Im Zuge dieser Mautänderungen ist auch vorgesehen, daß Handelsvertreter, die derzeit den kleinen LKW-Tarif zahlen, aber den berühmten Fiskal-LKW fahren, der eigentlich ein PKW ist, den normalen PKW-Tarif zahlen werden und daß große Autobusse, die den Tarif für schwere LKWs bezahlt haben, in die billigere Kategorie hineinkommen wer-

Referent Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Wolfgang Schüssel

den mit dem Sinn, daß hier auch eine Entlastung des Massenverkehrs stattfindet.

Es sind dann noch einige technische Änderungen geplant, verstärkte Verwendung von Magnetkarten, Kreditkarten et cetera, auf die ich, glaube ich, jetzt im Detail nicht eingehen muß.

Zur Verwendung dieser Mehreinnahmen ein sehr klarer Satz: Die prognostizierten 350 Millionen Schilling werden in voller Höhe im Baubudget für diese Umweltmaßnahmen sowie für die Förderung von lärmarmen LKW eingesetzt werden. Ich werde hierzu in Abstimmung mit den Ländern über den Sommer ein entsprechendes Programm vorbereiten. Alle Gerüchte, daß irgend etwas in Wien versickert, sind daher vollkommen aus der Luft gegriffen.

Ich möchte aber doch auch noch auf einige Probleme in diesem Zusammenhang eingehen. Zunächst einmal sollte man ehrlicherweise sagen, daß viele Probleme auch bei der Wohnbevölkerung mit darauf zurückzuführen sind, daß wir eine sehr unbefriedigende Bautätigkeit haben. Wir haben sehr viele Probleme in den letzten Jahren gerade deshalb, weil die Gründe entlang der Autobahnen, entlang der Flughäfen, entlang von Betriebsansiedlungen sehr billig sind und daher auch ganz bewußt von den Gemeinden – im Rahmen der Länder-Raumordnungen war das ohne weiteres möglich – dort sehr starke Wohngebiete ermöglicht wurden, deren Bevölkerung sich natürlich dann anschließend in einem hohen Ausmaß auch belastigt, zu Recht belastigt fühlt von diesen Emissionen, von Lärm oder Abgasen oder was immer.

Ich glaube daher, es ist wirklich notwendig, daß man sich begleitend zu solchen Maßnahmen, die jetzt getroffen werden, auch überlegt, was man auf Gemeinde- und Landesebene tun kann, damit man nicht hier wiederum genau den Unzufriedenheitspegel von übermorgen schafft. Denn diese Probleme, die ich jetzt geschildert habe, sind heute noch immer gang und gäbe. Ich darf das eine Beispiel von Schönberg etwa erwähnen, wo die Situation besonders kraß ist. Es sind dort auch in den letzten Jahren genau entlang der Autobahn neue Häuser entstanden, deren Bewohner natürlich mit Recht sagen werden und sagen müssen, daß sie durch die Verkehrsbelastungen, durch Lärm und Abgase ja nicht gerade verwöhnt werden.

Ich glaube daher, man sollte sich in einer gemeinsamen Aktion diesem Problem ganz dringend widmen. Ähnliche Probleme haben wir bei den Flughäfen und bei den Betriebsansiedlungen, aber das ist nicht mein Thema heute.

Letzte Bemerkungen: Ich bin Wirtschaftsminister und möchte mich daher auch nicht verschweigen, daß es Probleme mit diesen Maßnahmen gibt, die natürlich nicht nur die Güterbeförderungswirtschaft, sondern auch, und zwar kräftig, die übrige Wirtschaft treffen. Und so sehr wir heute – und ich glaube, zu Recht – von den Problemen der Wohnbevölkerung reden, hier bei einer Transitenquete müssen auch die Probleme genannt werden, die dadurch etwa für Industriebetriebe oder Gewerbebetriebe entstehen, die exportabhängig sind und darauf angewiesen sind, sehr schnell im Nachtsprung etwa „Just-in-time“-Lieferungen in die großen europäischen Wirtschaftsräume, nach Süddeutschland, nach Oberitalien durchzuführen. Sie werden durch ein solches De-facto-Nachfahrverbot erheblich betroffen sein.

Ich stimme dem Verkehrsminister vollkommen zu, daß der Weg, der hier gegangen wird, prinzipiell völlig richtig ist. Jedes Industrieland muß die neuesten technischen Standards vorgeben. Das war immer so und wird immer so sein. Der amerikanische Präsident hat auch in diesen Tagen ein ganz bedeutendes Investitionsvorhaben – „Clean-air-Act“ – in der Öffentlichkeit bekanntgegeben, das auch nicht zur Freude aller ausgefallen ist. Ich glaube nur, daß wir dabei natürlich auf den Zeitplan achten sollen und daß wir all diese Maßnahmen in einem vernünftigen Zeitplan langfristig abstimmen müssen, damit wir nicht dann wie jetzt sehr kurzfristig zu Problemen kommen, die sehr kurzfristige Maßnahmen erfordern.

Die Schweiz geht ja den gleichen Weg wie wir. Sie geht ihn mit 1. Jänner 1991.

Natürlich ist auch ein kräftiger Teil der Schuld bei der Fahrzeugindustrie zu suchen. Ich habe gehört, es gab den berühmten abgasarmen und lärmarmen LKW-Motor in der Entwicklung längst am Beginn der achtziger Jahre, er ist halt in den Schubladen verschwunden. Und das ist wirklich schade. Ich glaube, es ist die Kunst, der wir uns heute zu stellen haben, daß wir in Zukunft gemeinsam mit Wirtschaft und Umweltbewußten längerfristig jene Standards entwickeln, die sicher-

Referent Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Wolfgang Schüssel

stellen, daß wir nicht zu einzelnen Kurzaktionen kommen, sondern daß wir in einem langfristigen Zeitraum – und das ist ja nur der Beginn, der hier gesetzt wurde und wird – zu einem vernünftigen Ergebnis kommen.

Es ist auch für die Unternehmer relativ schwierig, wenn sie jetzt etwa in sechs Monaten oder nur mehr fünf Monaten ein Investitionsvorhaben völlig umstellen müssen. Es sind ja viele kleine Betriebe betroffen, die dabei erhebliche Probleme haben. Bei der Katalysatorregelung hatten wir zumindest eininhalb Jahre Umstellungszeitraum.

Das sind die Probleme, mit denen wir rechnen müssen und auf die ich wenigstens hinweisen wollte – neben allen berechtigten Problemen der Wohnbevölkerung entlang der Transitrouten.

In diesem Sinn ist es meiner Meinung nach auch gerechtfertigt – und wir haben das ja beide vorbesprochen –, daß wir aus der Mittelstandsförderung des Wirtschaftsministeriums, aus der BÜRGES, befristet – keine Daueraktion – eine Förderungsaktion ins Leben rufen, um die Umstellungen – Nachrüstung oder Mehrkosten für den Kauf solcher lärmarmen LKWs – entsprechend zu fördern. Es wird das nur eine teilweise Förderung sein können, das ist selbstverständlich, und ich möchte sie auch entsprechend befristen. Wir werden über den Sommer mit der BÜRGES und mit der Fahrzeugindustrie konkret ausarbeiten, welche Modelle wirklich da sind, nicht nur auf dem Prospekt, sondern auch im Geschäft stehen, welche von den Unternehmern wirklich gekauft werden können, und dafür wird es auch eine ausreichende Förderung im Rahmen meines Budgets geben. – Herzlichen Dank. 12.10

Vorsitzender Abgeordneter Dr. Keimel: Danke, Herr Minister, auch für die exakten 10 Minuten.

Ich darf nun den nächsten Referenten, Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Gasteiger, um sein Referat bitten. Sein Thema lautet: „Die Transitbelastung aus der Sicht der Länder.“

„Die Transitbelastung aus der Sicht der Länder“

12.10

Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Arno Gasteiger (Salzburger Landesregierung): Herr

Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Den allgemeinen Aussagen des Tiroler Landeshauptmanns über die Auswirkungen des Verkehrs auf enge Alpentäler kann ich zustimmen. Ich kann daher den ersten Teil meines Referats streichen; das stellt sich aus Salzburger Sicht genauso dar.

Ich möchte aber hier zwei wesentliche Punkte aus Salzburger Sicht und aus unserer besonderen Situation heraus anmerken.

Erstens: Nicht nur der LKW verursacht Lärm und Abgase, auch der PKW tut es.

Zweitens: Die Verkehrsströme und die Verkehrsbelastungen, die durch unser Bundesland fließen, sind von der Zahl her durchaus mit jenen in Tirol vergleichbar. Das wird in der Diskussion oft übersehen, vor allem auch bei den Verhandlungen auf europäischer Ebene.

Ich möchte das mit einigen Zahlen kurz belegen und unterlegen.

Der Tagesdurchschnittsverkehr beträgt zum Beispiel am Grenzübergang Walserberg, also in Salzburg, 28 600 Fahrzeuge, in Kiefersfelden sind es 23 000. Oder: Die durchschnittliche Verkehrsbelastung in Siezenheim im Bereich der Landeshauptstadt beträgt 37 000 Fahrzeuge; in Vomp in Tirol sind es zum Beispiel 32 500. Oder: Die Spitzenbelastung am Spitzentag im Sommer beträgt am Ofenauer-Tunnel in Salzburg 79 500 Fahrzeuge, in Kiefersfelden 57 000 und in Vomp 45 500. Oder noch eine Zahl: Der Sommerdurchschnitt beträgt am Walserberg und am Ofenauer-Tunnel je 45 000 Fahrzeuge, in Kiefersfelden 29 000, in Vomp 40 000.

Ich nenne diese Zahlen nicht, um das Tiroler Problem zu relativieren, ich weiß, wie geplagt die Tiroler Bevölkerung ist, sondern ich tue es, um darauf hinzuweisen, daß unser Problem auch nicht klein und unbedeutend ist.

In diesem Zusammenhang möchte ich allerdings darum bitten, daß wir die Diskussion nicht nur über den Transitverkehr führen, sondern über den Verkehr insgesamt, denn dem Bewohner unserer Alpentäler ist es völlig gleichgültig, ob er von einem Transit-LKW aus dem Schlaf geweckt wird oder von einem LKW, der im innerösterreichischen Transportverkehr tätig ist. Es ist ihm auch gleichgültig, ob er von einem LKW oder von

Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Arno Gasteiger

drei PKW hintereinander aus dem Schlaf gerissen wird und damit Probleme mit seiner Nachtruhe bekommt.

Wir haben in Salzburg — und da gibt es einen erheblichen Unterschied zu den Tiroler Verhältnissen — wesentlich geringere Transitanteile. Wir haben zum Beispiel im Schwerverkehr beim Ofenauer-Tunnel einen Transitanteil von 25 Prozent, in Vomp sind es an die 50 Prozent, in Matriei sind es 92 Prozent. Wir haben im Schwerverkehr auf der Tauern Autobahn einen Transitanteil von etwa 30 Prozent im Jahresdurchschnitt. Wir sollten es uns daher nicht allzu leicht machen und die Probleme, mit denen wir zu tun haben und die wir bekämpfen wollen, abschließlich — wie dies in der Diskussion geschieht — dem Transitverkehr zuschreiben, wir sollten ehrlich genug sein, um zu wissen, daß ein großer Teil — in Salzburg der größte Teil — des Problems in Österreich hausgemacht ist und dem innerösterreichischen Verkehr zuzuschreiben ist.

Dies gilt aus unserer Sicht für den Schwerverkehr. Im PKW-Verkehr schaut es ganz anders aus. Wenn wir uns die Zahlen auf der Scheitelstrecke der Tauern Autobahn anschauen, dann konstatieren wir im sommerlichen Reiseverkehr einen Transitanteil von 70 Prozent und einen Ausländeranteil von 95 Prozent und im Schnitt auf der Tauern Autobahn im hochsommerlichen Reiseverkehr auch Transit- und Ausländeranteile, die weit über 50 Prozent liegen.

Wenn wir uns diese Zahlen und diese Belastung vor Augen halten und wenn wir daran denken, daß die Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2000 für den Schwerverkehr einen Zuwachs von 60 Prozent und für den PKW-Verkehr von weit über 60 Prozent voraussagen, dann erfahren wir die wahre Dimension des Problems.

Aus meiner Sicht und aus Salzburger Sicht haben wir uns zum LKW-Nachfahrverbot in Regierung und Landtag deshalb bekannt, weil es uns um die Entlastung der Bevölkerung geht, weil wir den Umwegtransit verhindern wollen und weil wir — und das ist, glaube ich, der wirkungsvollste Teil der Maßnahme — darin ein ganz klares Zeichen an die EG, an die Europäische Gemeinschaft erkennen: daß wir nicht bereit sind, die Entwicklungen der letzten Jahre ohne Veränderungen fortzuschreiben zu wollen. *(Abgeordneter Brennsteinert übernimmt den Vorsitz.)*

Ich meine aber, wir sollten das Signal auch an uns selbst nach innen verstanden wissen und als Signal und als Auftrag dafür betrachten, unsere eigenen Probleme im Land anzugehen und zu lösen. Ich meine, daß das Nachfahrverbot eine punktuelle Maßnahme ist, die im Lärmbereich etwas bringen wird. In einer Gesamtbetrachtung ist das Nachfahrverbot ein relativ unbedeutender Schritt; das stellen wir fest, wenn wir uns die Gesamtproblematik und die Gesamtsituation ansehen. Wir verlangen daher eine Gesamtkonzeption und ersuchen den Herrn Verkehrsminister, eine Gesamtkonzeption für die Entlastung vom Verkehr auszuarbeiten, eine Gesamtkonzeption unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten, insbesondere auch des PKW-Verkehrs.

Ich weiß schon — ich bin ja selbst Politiker und kann das daher im Lichte der Ausführungen des Herrn Professor Gehmacher sagen —: Wir tun uns natürlich leichter, Probleme dort zu lösen, wo es eine kleine Gruppe betrifft, und es fällt uns viel schwerer, dort etwas zu unternehmen, wo die große Mehrheit der Bevölkerung betroffen ist. Das gilt ja auch für Politiker selbst. Die sind selten Fuhrunternehmer, sondern meistens Inhaber eines PKW und haben daher oft schon allein aus dieser Situation heraus eine sehr persönliche Sicht der Dinge und einen sehr persönlichen Zugang zu den Problemen.

Ich meine, wenn wir die Problematik im Interesse unserer Bevölkerung ehrlich angehen wollen, dann müssen wir das Problem insgesamt angehen und dann müssen wir eine Gesamtkonzeption erarbeiten, die auch die unangenehmeren Teile im Bereich des PKW-Verkehrs und des Individualverkehrs miteinschließt und mitinkludiert. Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Minister, dafür, daß Sie bei der EG massiv auf die Einführung der Katalysatorenpflicht für PKW gedrängt haben. Es gibt ja jetzt einen Beschluß. Mir kommt er noch viel zu spät, und wir sollten weiterdrängen, daß die Einführung der Katalysatorenpflicht in der EG noch wesentlich vorgezogen wird. Nach dem technischen Stand der Dinge könnte man es ohneweiters ab 1. Oktober 1989 vorschreiben, denn die Industrie beweist am Beispiel Österreich, daß sie in der Lage ist, auch Klein-PKW mit geringem Hubraum zu liefern und zu produzieren.

Ich meine, daß man auch die Vorschreibung der strengen Abgasnormen für LKW

Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Arno Gasteiger

nicht erst ab Oktober 1991 vornehmen könnte, sondern schon ab Oktober 1990. Nach meinen Informationen ist die Industrie in Europa darauf vorbereitet und gerüstet und wäre in der Lage, den Termin 1. Oktober 1990 ohne Probleme zu schaffen und einzuhalten.

Wir sollten uns darum bemühen, daß die Österreichischen Bundesbahnen auch für den Individualreiseverkehr attraktive Reisedienste anbietet, um so den sommerlichen PKW-Verkehr auf unseren Autobahnen zu reduzieren oder zumindest den prognostizierten und für uns alle bedrohlichen Zuwachs einzudämmen.

Ich meine, wir sollten einen Weg finden, den Transitverkehr auf unseren Autobahnen zu verteuern. Das gilt für den Schwerverkehr ebenso wie für den PKW-Verkehr, und wir sollten mit aller Kraft und allem Nachdruck alle anderen Lösungsmöglichkeiten, die heute schon angeschnitten und diskutiert worden sind, forcieren und betreiben.

Ich möchte zum Abschluß noch auf die technischen Möglichkeiten eingehen. Ich bin Jurist und glaube daher an die Technik. Ich meine, die Technik kann alles, man muß es ihr nur abverlangen, und das sollten wir sehr rasch tun. 12.18

Vorsitzender Abgeordneter Anton Brennstetter: Ich danke dem Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Arno Gasteiger für seine Ausführungen.

Wir schreiten in der Gesprächsrunde fort. Als nächster zu Wort gemeldet ist unter Punkt 9 als Referent Herr Generaldirektor-Stellvertreter Dipl.-Ing. Hainitz von den ÖBB. Er wird über das Thema „Möglichkeiten der Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Straße auf die Schiene“ referieren. Ich erteile ihm das Wort.

„Möglichkeiten der Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Straße auf die Schiene“

12.19

Referent Generaldirektor-Stellvertreter Dipl.-Ing. Helmut Hainitz (Österreichische Bundesbahnen): Bevor ich auf diese Möglichkeiten eingehe, sei es mir gestattet, auf die planerische Entwicklung dazu einzugehen, um auch dem Vorwurf, daß die Bahnen in

ihrem Bereich nichts getan hätten, ein wenig begegnen zu können.

Die Wirtschaftsführung der Bahnen erfolgt nach dem Bundesbahngesetz unter Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen.

Die Investitionspolitik der Österreichischen Bundesbahnen der letzten Jahrzehnte war daher ausgerichtet auf strategisch durchdachte, ökonomisch, das heißt betriebs- und volkswirtschaftlich vernünftige, vertretbare Lösungen zur Bewältigung des auf sie zukommenden Verkehrsaufkommens.

Der Strategie dieser damaligen Planungen lag die Überlegung zugrunde, vorrangig den Güterverkehr zu verbessern und den Personennahverkehr in den Zentralräumen attraktiver zu gestalten. Dafür sollte in einer gegen Ende der achtziger Jahre beginnenden Phase nach Vorstellung der Bahnen eine entscheidende und zukunftsorientierte Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur erfolgen. Hierbei sollte es sich um großzügige Linienausbauten und/oder Neubauten von Streckenabschnitten auf den für ganz Österreich und für den internationalen Eisenbahnverkehr wichtigen Magistralen handeln.

In einem Memorandum der Bundesregierung im Jahre 1981 wurde auf die Notwendigkeit einer längerfristig zu realisierenden und grundlegenden Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur in Österreich hingewiesen.

Maßgebliche Grundlage für die Studien und Planungen der ÖBB bildeten der „Europäische Infrastruktur-Leitplan“, den der Internationale Eisenbahnverband zwischen 1971 und 1974 entwickelt und 1981 erstmals überarbeitet hat. Dieser Plan ist eine Studie zur Entwicklung europäischer Hochleistungseisenbahnen für den Planungshorizont in den Jahren 1985 bis 2000 und danach. Er enthält Grundsätze für die Entwicklung von Infrastrukturen auf einem 40 000 Kilometer umfassenden europäischen Eisenbahnnetz.

In bezug auf Österreich enthält der Leitplan die Studien über die Achsen „Brenner“ – von München über Innsbruck und Bozen nach Verona –, „Tauern“ – von München über Salzburg, Villach und Jesenice nach Lubljana –, „Pontebbana“ – von Wien über Villach, Tarvisio, Pontebba nach Udine –, „Donauachse“ – von Budapest über Wien, Linz, Salzburg nach München – und nicht

Referent Generaldirektor-Stellvertreter Dipl.-Ing. Helmut Hainitz

zuletzt am Rande im Westen „Splügen“ – von Lindau über Bregenz, Chur, Chiavenna nach Milano.

Neben diesen vorgegebenen Achsen hat die Pyhrn/Schoberpaß-Route maßgebliche Bedeutung im Nord-Süd- beziehungsweise Süd-Ost-Transitverkehr.

Durch besondere begleitende Maßnahmen – ich habe Ihnen hier eine Karte aufgelegt (*der Referent zeigt die erste einiger Overhead-Folien, mit denen er sein Referat untermauert*), die zeigt, wie der Transitverkehr der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1988 gelaufen ist; die Stärke der Striche bedeutet auch die gefahrene Tonnage – konnten innerhalb Österreichs marktgerechte Gütertransportzeiten erreicht werden. Diese sind großteils Nachtsprungverbindungen, die Österreichs Wirtschaftszentren verbinden. Als Beispiel zitiere ich den sogenannten Güterschnellzug „Wolfurter“, der über Nacht Wien und Wolfurt verbindet beziehungsweise in umgekehrter Richtung beachtliche Durchschnittsbeförderungsgeschwindigkeiten erreicht und ständige Zunahme an Transportsubstrat erhält, womit wir zur Führung eines zweiten Zuges in kurzem Abstand dahinter kommen werden.

Für den internationalen Güterverkehr wurden seit dem Jahre 1961 europaweite Relationen geschaffen, von denen über das Streckennetz der Österreichischen Bundesbahnen nach der Ihnen jetzt gezeigten Darstellung (*Bild*) im Jahre 1989 80 Verbindungen bestehen. TEEM sind Güterzugrelationen, die die Wirtschaftszentren europaweit verbinden und in denen es in Verhandlungen, vor allem mit den Schweizerischen Bundesbahnen und der Deutschen Bundesbahn, gelungen ist, sogenannte GONG-Züge einzuführen; dieses Wort steht für einen langen Begriff: Ganzzüge ohne nennenswerte Grenzaufenthalt. Die Grenzaufenthalte bewegen sich dort zwischen 3 und 5 Minuten.

Es muß aber an dieser Stelle hier auch eindringlich darauf verwiesen werden, daß die Österreichischen Bundesbahnen als transitierende Bahnverwaltung auf die Transitgüterströme nur wenig Einfluß haben. Aus kommerziellen Überlegungen heraus errichteten daher die Österreichischen Bundesbahnen in Antwerpen, Frankfurt, München, Mailand und Rijeka Transportagenturen beziehungsweise Außenstellen, um so in den Gü-

terquellgebieten präsent für die Schiene zu sein.

Volumsmäßig darf ich Ihnen noch den Transitverkehr 1988 (*Bild*) darstellen. Hier noch eine Darstellung eines Problems, das ebenfalls freie Kapazitäten zeigt. Sie sehen deutlich, daß die Nord-Süd-Belastungen wesentlich höher sind als die Süd-Nord-Belastungen. So besteht beispielsweise auf der Brenner-Route der Verkehr von Süden nach Norden aus 60 Prozent Leerwagenrückführungen, die die Streckenkapazität belasten, aber keinerlei Tonnage führen. Auch hier zielen unsere Aktivitäten darauf ab, diese Leerwagenführungen für Transporte zu nutzen.

Anhand der folgenden Folie, der letzten (*Bild*), zeige ich Ihnen noch die belegten Streckenabschnitte. Sie sind im wesentlichen ein Spiegelbild auch dessen, was sich auf der Straße abspielt, natürlich in anderem Maßstab.

Der nun angekündigte zweite Schritt, das Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen, legt den Bahnen die Pflicht und die Chance auf, ihre Stärken auszuspielen. Die Österreichischen Bundesbahnen führten – wie schon eingangs erwähnt – seit den siebziger Jahren Planungen betreffend Schwerverkehrsverlagerung durch. Die seit Jahren gezielten Aktivitäten betreffend die Transitverkehrsverlagerung gipfeln in einem bereits vom Herrn Bundesminister erwähnten trilateralen Infrastrukturabkommen einerseits auf Ebene der Ministerien, andererseits auf Ebene der Bahnverwaltungen Italiens, Deutschlands und Österreichs, wenn auch vor allem auf die besonders stark belastete Brenner-Route eingegangen wird.

Kurzfristig sollen – wie erwähnt – 30 Züge auf der Brenner-Route und mittelfristig weitere 70, das heißt insgesamt 100 zusätzliche und darüber hinaus langfristig mit dem bereits erwähnten Brenner-Tunnel 200 zusätzliche Züge mehr über den Brenner befördert werden können.

Italien wird bis 1992 700 Milliarden Lire für Infrastrukturmaßnahmen und 600 Milliarden Lire für Betriebszuschüsse an Unternehmen, die sich im entsprechenden Umfang des Kombinierten Verkehrs bedienen, bereitstellen.

Referent Generaldirektor-Stellvertreter Dipl.-Ing. Helmut Hainitz

In Deutschland haben die Deutschen Bundesbahnen bei der Errichtung von Terminals die größten Schwierigkeiten.

Ich darf mich — da schon über mittel- und langfristige Maßnahmen gesprochen wurde — auf Sofortlösungen konzentrieren. Am Brenner ist als Sofortlösung an die Ausnutzung der derzeit verkehrenden Güterzüge im Hinblick auf Auslastung zum Maximalgewicht beziehungsweise auf ihre maximalen Zugänge sowohl im konventionellen Güterverkehr beziehungsweise in der Auslastung der „rollenden Landstraße“ zwischen München und Verona, soweit es überhaupt annehmbar ist aufgrund der Schwierigkeiten des italienischen Tunnelprofils, gedacht. Es könnten täglich durch volle Auslastung der Güterzüge 10 000 Nettotonnen zusätzlich auf der Schiene befördert werden.

Die ÖBB, die Deutsche Bundesbahn und die Italienischen Staatsbahnen untersuchen derzeit mögliche weitere Zugtrassen zwischen München und Verona und werden diese in zirka einem Monat der verladenden Wirtschaft beziehungsweise den privaten Verkaufsgesellschaften wie Deutscher Kombiverkehr oder CEMAT in Italien anbieten.

Die Absprache der Fahrpläne wird am 27. Juni stattfinden. Von den ÖBB liegt ein Fahrplanentwurf für die genannten 30 Züge da, der im wesentlichen zusätzliche Züge, die alle eineinhalb Stunden verkehren, etwa in diesem Takt vorsieht.

Beim rollenden Material im konventionellen Ladungsverkehr gibt es keinerlei Engpässe, im unbegleiteten Kombinierten Verkehr ist — laut Auskunft der Kombiverkehrsgesellschaften — das Wagenmaterial noch ausreichend vorhanden beziehungsweise kann durch organisatorische Maßnahmen eine entsprechende Kapazität geschaffen werden.

Durch entsprechende innerbetriebliche organisatorische Maßnahmen kann das Leistungspotential der ÖBB erheblich gesteigert werden. Wir werden durch eine Informationskampagne gemeinsam mit den Nachbarbahnverwaltungen und den Kombiverkehrsgesellschaften verstärkt auf Beförderungsmöglichkeiten hinweisen und die Angebote vermarkten.

Ebenso ist daran gedacht, ab 1. Dezember entsprechende Fahrzeuge für die „rollende Landstraße“ zunächst durch organisatorische

Maßnahmen für die letzten Wochen des Dezember zur Verfügung zu stellen. Die Auslieferung weiterer Fahrzeuge geht aus einer laufenden Bestellung durch Vorziehung der Liefertermine ab Jänner 1990 los, sodaß entsprechende Angebote erstellt werden können.

Kurz zur Tauernachse. Auch auf der Tauern-Scheitelstrecke, die derzeit etwa zur Hälfte eingleisig ist und deren zweigleisiger Ausbau auch dem UIC-Infrastrukturleitplan folgend seit Jahren vor sich geht, ist noch eine Kapazität von zehn Zügen, das wären etwa 8 000 Nettotonnen, frei. Auch hier wird versucht werden, entsprechende Angebote zu liefern.

Über den Schoberpaß, der derzeit zweigleisig ausgebaut wird, könnten noch 15 Züge, ebenfalls zirka 8 000 Nettotonnen pro Tag, geführt werden. Der Pyhrnpaß stellt derzeit kein Hindernis dar. Allein durch Aufhebung der Nachtsperre auf der Pyhrnstrecke könnten 30 zusätzliche Züge geführt werden, müssen aber aufgrund des Schoberpaß-Ausbau zurückstehen, da dort derzeit nur 15 Züge fahren können. Eine Verstärkung der Bautätigkeit am Schoberpaß ist außerdem aufgrund der laufenden Bauvorhaben nur in geringem Umfang möglich, da ja während der Baumaßnahmen auch Züge fahren sollen.

Kurz noch ein Blick auf das Preis-Leistungs-Verhältnis. Nimmt man die Brennerstrecke her, so befinden sich auf österreichischem Gebiet 110 Tarifkilometer von den über 400 Tarifkilometern, exakt sind es 447, zwischen München und Verona. Letzte Preissteigerungen wurden vor allem im Bereich der Bundesrepublik und Italien hervorgerufen. Diese konnten aufgrund des geringen Anteils von 26 Prozent von den ÖBB nicht beeinflußt werden. Es darf aber festgestellt werden, daß die Österreichischen Bundesbahnen aus Gründen des Angebotes bei diesen Preiserhöhungen nicht mitgezogen haben.

Die Schwierigkeiten sind auch dadurch bedingt, daß der süddeutsche Raum von Bonn und vom Rhein weit entfernt liegt und sich die Blicke dort vorwiegend nach Westen, dem Kanaltunnel, wenden.

Zusammenfassend darf ich Ihnen mitteilen, daß die Österreichischen Bundesbahnen derzeit gemeinsam mit Zivilingenieuren prüfen, inwieweit ab 1. 12. Shuttleverkehre von

Referent Generaldirektor-Stellvertreter Dipl.-Ing. Helmut Hainitz

Grenze zu Grenze inklusive der notwendigen provisorischen Terminals, beispielsweise auf der Strecke Kufstein — Brenner, möglich sind.

Weiters prüfen die Österreichischen Bundesbahnen derzeit gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn und der Italienischen Staatsbahn zusätzliche mögliche Zugtrassen für konventionellen und Kombinierten Verkehr bezüglich der Transitstrecken. Sie werden dieses Angebot den Verkaufsgesellschaften sowie über die eigenen Absatzkanäle der verladenden Wirtschaft in Kürze — ich habe schon gesagt, etwa in einem Monat — mitteilen.

Nochmals möchte ich betonen, daß die Bahnen sofort in der Lage sind, über den Brenner 10 000 Nettotonnen pro Tag allein durch volle Auslastung der vorhandenen Güterzüge zu befördern; auch in den Zügen des begleiteten und unbegleiteten Kombinierten Verkehrs.

Wie schon kurz erwähnt, haben die Österreichischen Bundesbahnen keinen direkten Einfluß auf unsere Nachbarbahnverwaltungen. In der Bundesrepublik, vor allem im Raum München, sind die Terminalkapazitätsreserven sehr beschränkt, genaugenommen überfordert. Die Inbetriebnahmen des neuen Terminals für den Kombinierten Verkehr im Bereich Riem wurde von der DB für 1992 zugesagt. Über einen RoLa-Terminalstandard liegt derzeit noch keine Entscheidung vor.

Darüber hinaus sind aber für den innerösterreichischen Verkehr zwei weitere Terminals geplant beziehungsweise in Bau, und zwar Wörgl und Frastanz für eine Ost-West-Verbindung Vorarlberg — Wels.

Auf der Südrampe des Brenners sieht es wesentlich besser aus. Der Terminal in Verona ist derzeit kapazitätsmäßig ausreichend dimensioniert und wäre noch ausbaufähig. Außerdem ist die Region Trient gemeinsam mit den Italienischen Staatsbahnen dabei, in Trient einen Terminal für den Kombinierten Verkehr zu errichten. Es muß allerdings auch gesagt werden: Wie bei jeder großtechnischen Investition kann man nicht erwarten, daß bei heutiger Investition morgen schon die volle Wirkung eintritt.

Ich darf Ihnen versichern, daß die Österreichischen Bundesbahnen mit den Nachbarbahnverwaltungen alles daransetzen werden,

um den auf uns zukommenden Verkehr bewältigen zu können. Ich habe eingangs gesagt, es ist dies auch eine Chance für die Eisenbahnen — zum Nutzen der Umwelt, der Bevölkerung unseres Landes und zur Erstickung der knappen natürlichen Ressourcen. ^{12.34}

Vorsitzender Abgeordneter **Brennsteiner**: Ich danke dem Generaldirektor-Stellvertreter Dipl.-Ing. Hainitz für seine Ausführungen und möchte zwischendurch den Bundesminister Dr. Schüssel entschuldigen. Er mußte zu einem Ministertermin nach Jugoslawien abfliegen.

Wir setzen unsere Tagung fort, und es gelang nun als Referent Herr Botschafter Dr. Manfred Scheich zum Thema „Bisheriger Verlauf und weitere Vorgangsweise in den Transitverhandlungen mit der EG“ zu Wort. Ich erteile ihm dieses.

**„Bisheriger Verlauf und weitere
Vorgangsweise in den Transitverhandlungen
mit der EG“**

^{12.35}

Referent Botschafter Dr. Manfred **Scheich** (Leiter der wirtschaftspolitischen Sektion des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Die Geschichte unserer Gespräche und Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft über das Transitproblem dauert nun schon länger als 10 Jahre. Sie war geprägt von Frustrationen, vom Ausbleiben von Ergebnissen. Man kann sagen, die Länge der Verhandlungen war umgekehrt proportional zu den Resultaten.

Die Verhandlungen selbst während dieser zehn Jahre zerfallen in zwei wesentliche Phasen: Zunächst in die erste fünfjährige Phase, die etwa bis in die Mitte der achtziger Jahre gedauert hat. In dieser Phase haben wir ein ganz anderes Ziel angestrebt als heute. Wenn Sie sich erinnern, ging es damals darum, von der Europäischen Gemeinschaft eine finanzielle Beteiligung zum Ausbau der Straßen transitwege durch Österreich zu bekommen. Es hat sich ganz konkret um einen Finanzbeitrag zur Fertigstellung, zum Ausbau der Innkreis- und der Pyhrn Autobahn gehandelt.

Sie wissen — ich darf das vorausschicken —, daß diese Bemühungen um einen Finanzbeitrag resultatlos geendet haben; warum auch immer. Die Gemeinschaft war insbeson-

Referent Botschafter Dr. Manfred Scheich

dere, würde ich sagen, nicht fähig und zum Teil auch nicht willig, diesem Begehren nachzukommen, und heute können wir sagen: vielleicht Gott sei Dank. — Das als kleine persönliche Bemerkung.

Mitte der achtziger Jahre wurde das Konzept radikal geändert. Wir sind dann unter der höheren Umweltsensibilisierung, unter der abnehmenden oder langsam verschwindenden Akzeptanz der Umweltbelastungen durch die Bevölkerung zu einem anderen Anliegen gekommen, nämlich zu dem Anliegen: Entlastung der Straße, Schaffung alternativer Transportmöglichkeiten.

Dieses letztere Ziel prägt den heutigen Verhandlungsstand. Vielleicht einige Worte dazu, wie die EG in die heutigen Verhandlungen eingetreten ist und wie wir eingetreten sind. Die Gemeinschaft hat unter dem Mandat, das der Ministerrat erteilte, von uns Konzessionen auf der Straße im Sinne einer fortschreitenden Liberalisierung gegen — wie sie es genannt hat — Konzessionen in der Zusammenarbeit hauptsächlich im Kombiverkehr verlangt.

Wir haben dieses Konzept einer klassischen Verhandlung von vornherein kategorisch abgelehnt. Wir haben gesagt, das ist keine klassische Verhandlung, das ist keine Verhandlung eines *do, ut des*, einer Konzession und Gegenkonzession, es handelt sich vielmehr darum, daß der Transit durch Österreich ein für die Gemeinschaft und uns gemeinsames Problem darstellt, das nicht entstanden ist, weil Österreich seine Transitfunktion nicht erfüllt, sondern das entstanden ist, weil Österreich seine Transitfunktion übererfüllt. Wir sind dadurch in eine Lage geraten, in der einfach die Akzeptanz der Bevölkerung im Schwinden, wenn nicht gar im Verschwinden ist, sodaß wir gemeinsam nach Wegen suchen müssen, um die Straße zu entlasten und Alternativen zu schaffen.

Wir haben noch ein zweites grundsätzliches Argument in die Verhandlung gebracht, nämlich das Argument, daß das Transitproblem völlig unabhängig von unseren Bestrebungen um eine Teilnahme am werdenden Europäischen Binnenmarkt — sei es durch Beitritt, sei es durch andere Methoden; das ist gleichgültig —, völlig unabhängig von dieser Frage verhandelt und gelöst werden muß.

Wir haben gesagt, daß es sich ja bei dem Transitproblem durch Österreich um kein

ökonomisches Problem handelt, daß man dieses Problem nicht unter dem Gesichtspunkt des Marktzuganges, des Wettbewerbs oder des Protektionismus sehen kann, sondern daß es sich sozusagen um ein metaökonomisches, ein außerökonomisches Problem handelt, das auch, und heute prioritär, unter den Gesichtspunkten Umwelt, Sicherheit, Gesundheit und Bevölkerungsakzeptanz gesehen und gelöst werden muß.

Wie hat sich die Haltung der Gemeinschaft entwickelt in diesen vergangenen beiden Jahren? Wir haben zwar keine konkreten Resultate erzielt, das wissen Sie. Wir können aber durchaus eine Evolution der Gemeinschaftshaltung in unserem Sinn beobachten. Die Gemeinschaft ist davon ausgegangen, daß sie von uns liberalisierende Maßnahmen auf der Straße verlangt, das heißt, die Abschaffung bestehender Kontingente, die Erleichterungen auf dem Gebiete der Maße und Gewichte, der Tonnage, das ist alles im einzelnen besprochen worden.

Von diesem Standpunkt ist die Gemeinschaft eigentlich schon in der letzten Verhandlungsrunde im März abgegangen. Es ging ja dann darum — und das war auch immer die Frage des Verhandlungsleiters der anderen Seite —: Was tun wir mit dem bestehenden Transitvolumen? Garantiert man uns die weitere ungehinderte Durchfahrt des bestehenden Volumens? Von seiten der Gemeinschaft hat man uns nahegelegt oder hat an uns die Forderung herangetragen, eine Stand-still-Abmachung über die gegebene Situation einzugehen und mit dieser Stand-still-Vereinbarung auf unilaterale Maßnahmen zu verzichten, wie es die Gemeinschaft gesagt hat.

Das haben wir, wie Sie wissen, auch abgelehnt. Wir haben die Gemeinschaft gewarnt und haben ihr gesagt: Wenn nicht rasch seitens der EG entsprechende Zeichen gegeben werden, so wird sich Österreich einfach gezwungen sehen — und das ist in der Zwischenzeit eingetreten —, unilaterale Maßnahmen zur Entlastung der Straße zu ergreifen.

Nun, wir sind von diesen jüngst beschlossenen und verkündeten beschränkenden Maßnahmen als Verhandlungsdelegation überholt worden. Aber ich glaube von einer analytischen Position her: Diese jüngst österreichischerseits angekündigten Maßnahmen haben auf jeden Fall als ein starker, mobilisierender Faktor auf seiten der Gemeinschaft gewirkt.

Referent Botschafter Dr. Manfred Scheich

Die Atmosphäre, in der die Gespräche heute stattfinden, ist bereits eine andere Atmosphäre, als es jene war, deren wir uns noch gegenübergesehen haben vor zwei oder drei Monaten. Ich glaube, das Gespräch zwischen Bundesminister Streicher und dem EG-Kommissar für Verkehr hat gezeigt, daß auf seiten der Gemeinschaft doch ein wesentlicher weiterer Denkprozeß in unserem Sinne und in unsere Richtung eingesetzt hat.

Was nun die Fortführung der Verhandlungen betrifft, kann ich mich sehr kurz halten. Die österreichische Ausgangslage ist gegeben. Sie ist heute am Vormittag ja im einzelnen besprochen worden.

Ich möchte nur etwas dazu sagen: Die Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft genügen zur Lösung dieses Problems nicht, weil ja die Gemeinschaft als solche nur beschränkte Zuständigkeiten und Kompetenzen auf verkehrspolitischem Gebiet hat und insbesondere auf dem Gebiet der Eisenbahn über sehr wenig direkte Einflußmittel verfügt. Die Verhandlungen mit der Gemeinschaft werden also auch in Zukunft zu begleiten sein durch die bilateralen Verhandlungen mit den Nachbarländern, durch die trilateralen Verhandlungen mit den Nachbarländern. Diese Verhandlungsvorgänge müssen als Gesamtpaket gesehen werden.

Wir werden in, glaube ich, sehr kurzer Zeit, noch vor den Sommerferien, die nächste Verhandlungsrunde mit der Gemeinschaft aufnehmen – im Lichte dessen, was in der Zwischenzeit eingetreten ist. Und das möchte ich hinzufügen: Niemand in der Gemeinschaft – dieses Recht würde ich der Gemeinschaft absprechen – soll davon überrascht sein, was geschehen ist, denn wir sagen den EG-Verhandlern, der Kommission und den Mitgliedsländern aber wirklich seit Jahren eindringlich und manchmal mit dramatischen Akzenten: Beeilt euch, ergreift die von uns gereichte Hand, weil uns sonst das Problem aus der Hand geraten wird. Es hat also niemand auf seiten der Gemeinschaft das Recht, zu sagen, er sei überrascht. Es ist geschehen, wovon wir die Gemeinschaft seit Jahren gewarnt haben.

Wir werden diese Verhandlungen im Rahmen dessen und auf der Basis der Grundsätze, die darzulegen ich versucht habe, weiterführen. Wir werden sie vielleicht in einer in der Sache versprechenderen Atmosphäre weiterführen – ich weiß, das ist eine gewagte

Erklärung –, in der Sache versprechenderen Atmosphäre weiterführen können, denn es steht jetzt außer Frage, daß prioritär in diesen Verhandlungen die Fragen des Kombinierten Verkehrs in Angriff genommen werden müssen.

Die Prinzipien, die wir haben, die Ihnen bekannt sind, wirklich nur in vier Worten: Es geht um die Entlastung der Straße, um die Verlagerung von der Straße auf die Schiene, um die Rückverlagerung des Umwegtransits, um die Einführung der höchsten verfügbaren Niveaus, nämlich umweltechnischen Niveaus und Standards für den verbleibenden Straßenverkehr.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit. 12.47

Vorsitzender Abgeordneter **Brennsteiner:** Ich danke dem Botschafter Dr. Scheich für seine Ausführungen.

Wir haben die bisherige Abfolge eingehalten und die Referate erledigt.

Bevor ich zur Mittagspause unterbreche, liegt mir noch ein Antrag der Abgeordneten Astrid Kuttner als Teilnehmerin der Enquete des Nationalrates zum Thema „Transitverkehr durch Österreich“ vor mit folgendem Inhalt:

„Im Sinne des § 98 a Abs. 5 des Geschäftsordnungsgesetzes stelle ich den Antrag, das Stenographische Protokoll der heutigen Enquete dem Nationalrat als Verhandlungsgegenstand vorzulegen.“

Ich schlage vor, daß dieses Protokoll dem Verkehrsausschuß zur weiteren Behandlung zugewiesen wird.

Wer von den Abgeordneten damit einverstanden ist, möge zum Zeichen der Zustimmung die Hand erheben. – Danke. – Gegenprobe? – **E i n s t i m m i g a n g e n o m m e n.**

Das Protokoll wird also dem Verkehrsausschuß zur weiteren Behandlung vorgelegt.

Damit ist der vormittägige Zeitablauf erledigt, und ich unterbreche bis 13.50 Uhr.

Danke für die Teilnahme.

(Die Beratungen werden um 12.49 Uhr unterbrochen und um 13.52 Uhr wiederaufgenommen.)

Vorsitzender Abgeordneter Brennstainer

Vorsitzender Abgeordneter Brennstainer: Sehr geehrte Damen und Herren! Ich darf bitten, die Plätze einzunehmen. Wir setzen die Beratungen fort und gelangen zur Diskussion über die einzelnen Referate des Vormittags.

Ich möchte zur technischen Abwicklung nochmals darauf hinweisen, daß die einzelnen Diskussionsredner eine fünfminütige Redezeit einhalten sollen. Es sind insgesamt 37 Diskussionsredner gemeldet. Damit wir das technisch über die Runden bringen, bitte ich, die vorgegebene Zeit einzuhalten.

II. Punkt: Diskussion über die Referate

Vorsitzender Abgeordneter Brennstainer: Als erster Diskussionsredner hat sich gemeldet der Landeshauptmann-Stellvertreter von Tirol Hans Tanzer. Ich erteile ihm nunmehr das Wort.

13.53

Landeshauptmann-Stellvertreter von Tirol Hans Tanzer: Meine Damen und Herren! Nach den lichtvollen Ausführungen der Referenten am Vormittag scheinen sich die Reihen sehr gelichtet zu haben. In Anbetracht dessen darf ich mich kurz fassen.

Ich möchte zuerst einmal sagen, daß diese heutige Enquete an Schärfe und an Dimension sicher verloren hat dadurch, daß der Herr Minister den Wünschen Tirols entgegengekommen ist, ein Nachtverbot sehr rasch und zielführend mit 1. Dezember einzuführen. Ich stehe aber nicht an, als Politiker des Landes Tirol eine Feststellung zu treffen.

Der Vorsitzende Herr Abgeordneter Pischl hat in seinem einleitenden Statement gesagt, es ist ein Parteienantrag aller drei Parteien, daß heute diese Enquete stattfindet. Ich stehe aber nicht an zu sagen, daß vor drei Jahren, als die Sozialisten im Tiroler Landtag dieses Nachtfahrverbot verlangt haben, nahezu alle, die ich hier heute in diesem Raum versammelt sehe, uns für geradezu Narren verkauft haben. Gerade die, die uns damals verkauft haben für verkehrspolitische Narren, sind die, die dieses Ergebnis der dreijährigen Bemühungen auf ihre Fahnen stecken. (*Abg. Hofer: Meint er den Streicher?*)

Ich möchte hier und heute dem Minister Streicher doch dafür danken, daß er sehr rasch reagiert hat.

Lassen Sie mich in der gebotenen Kürze einige Forderungen, einige Wünsche des Landes Tirol hier anmelden. Dieses Nachtfahrverbot bedarf sicher einiger Begleitmaßnahmen. Diese Begleitmaßnahmen möchte ich, da ja alle Verkehrspolitiker und Insider sind, nur in Schlagworten, um die Zeit einzuhalten, anführen.

Erstens: Ein massiver Wunsch an den Bund, und die Herren Abgeordneten, die hier heute vertreten sind, mögen das mitnehmen: Wir brauchen mehr Exekutivorgane. Die Exekutivorgane die wir in den letzten Jahren bekommen haben, haben nur den natürlichen Abgang aufgefüllt. Um die 60 km/h in der Nacht effizient überprüfen zu können und um das künftige Nachtfahrverbot auch überprüfen zu können mit all seinen Auswirkungen, bedarf es einer beachtlichen Aufstockung der Exekutivorgane, weil wir aus der Erfahrung wissen, daß mit dem derzeitigen Personalstand eine effiziente Überwachung nicht gegeben ist und daher auch der Umweltschutzwert der Verminderung des Lärms in der Nacht nicht gegeben ist.

Zweitens: Es hat in den letzten Tagen einen spektakulären Unfall mit gefährlichen Gütern gegeben. Ich meine, auch hier ist die Forderung Tirols gerechtfertigt: Einsatz einer Einsatzgruppe mit etwa vier bis fünf Mann, die, verstärkt durch unsere Exekutive, die Gefahrguttransporte kontrollieren können. Die politische Zielsetzung muß letztens sein die Verlagerung auf die Schiene. Ich meine, wenn das nicht zu erreichen ist, sollten wir auch die ADR-Verträge aufkündigen.

Ein dritter Punkt erscheint mir sehr wesentlich, um den Verkehrsfluß dieser Transitrouten in den Griff zu bekommen. Das ist die Frage der Verkehrsstrafen. Hier, glaube ich, brauchen wir dringend eine Stärkung, eine wirkliche Stärkung der Exekutivorgane, und nicht, wie manche meinen, daß wir der Willkür ausliefern, sondern die Exekutivorgane brauchen eine Stärkung, insbesondere eine Erhöhung der Strafmandate, die dringend notwendig ist, um effizient eingreifen zu können, um den Verkehrsfluß zu regeln.

Viertens wissen viele, daß wir über die Grenzen hinweg keine Verwaltungsstrafen durchführen können und daher eine ausreichende Kontrolle insbesondere der deutschen Transiteilnehmer nicht gegeben ist. Hier appelliere ich noch einmal an die Ministerien und an das Parlament zu versuchen, dieses

Landeshauptmann-Stellvertreter von Tirol Hans Tanzer

Amtshilfeabkommen zu ratifizieren, weil wir einen hohen Anteil an deutschen Verkehrsteilnehmern haben.

Fünftens: Ich weise darauf hin: Wenn wir mit 1. Dezember dieses Nachtfahrverbot bekommen, sind wir aufgrund der derzeitigen gesetzlichen Verpflichtung der Straßenverkehrsordnung verpflichtet, Anträgen stattzugeben. Als zuständiges Regierungsmitglied weise ich darauf hin, daß wir vom Parlament verlangen eine Änderung der Straßenverkehrsordnung in den §§ 45 und 43, damit wir nicht in die Lage versetzt werden, Ausnahmegenehmigungen und etwaigen Interventionen Rechnung tragen zu müssen. Eine wichtige begleitende Maßnahme für diese Transitroute.

Sechstens: Die Einbindung der Zollbehörden. Wir wissen, daß an den vielen Grenzen, insbesondere an den kleineren Grenzen, die Einbindung der Zollbehörden in die Abwicklung dieses Transitflusses notwendig ist. Ich möchte das hier anmahnen, weil es ja auch schon in der Regierungsvereinbarung mitbeinhaltet ist.

Der Herr Minister kommt gerade. Ich habe hier zuerst einmal einen Dank ausgesprochen — du warst sonst der viel gelästerte Minister, aber jetzt darf ich das auch einmal aus Tiroler Sicht tun — für die rasche Einführung.

Siebtens: Ich glaube, Herr Minister, man sollte das Projekt einer emissionsgesteuerten Verkehrsleitlinie über die Brenner Autobahn in Angriff nehmen. Die Brenner-Route würde sich dazu bestens eignen. Unterlagen sind ja vorhanden.

Achtens: Ich darf auch hier einmal feststellen, daß die Bundesbahn, Herr Minister, in den letzten Wochen etwas gemacht hat, was wir schon sehr lange verlangen, entlang der Route der Bahnlinien eine Messung zu veranlassen, wie stark hier der Lärm auf die Menschen wirkt. Die Bahnverwaltung hat das bisher abgelehnt. Das muß Grundlage sein bei der künftigen Umweltschutzpolitik beim Ausbau der Bahn. Wenn der Herr Professor heute hier erklärt hat, daß der Bahnlärm gleich, wenn nicht sogar etwas höher sein wird, so glaube ich, kommt dieser heutigen Aufnahme, diesem Momentbild, das wir aufnehmen, eine wichtige Funktion zu zum Schutz der Bevölkerung für die Entwicklung der nächsten Jahre, wenn tatsächlich

100 Züge mehr über die Unterinntaler Bahn fahren.

Als letztes, um die Zeit einzuhalten, darf ich sagen: Die Transitfrage spielt in der politischen Diskussion insbesondere um den EG-Beitritt eine sehr wichtige, entscheidende Rolle. Hier meine ich, haben wir in Tirol immer — zumindest meine Partei — den Standpunkt vertreten, daß wir vor Eintritt in die Verhandlungen diese Transitfrage zu lösen haben. Wir waren auch der Meinung, daß, bevor der Binnenmarkt in der EG Platz greift, 1992 etwa, diese Transitfragen zu lösen und getrennt von den EG-Verhandlungen zu führen sind. Ich stelle heute mit Genugtuung fest, daß sich der Herr Landeshauptmann von Tirol zum ersten Mal auch dieser Meinung angeschlossen hat, nachdem bisher immer die Meinung vertreten wurde, daß vor Beitritt zur EG diese Verhandlungen einer Lösung zugeführt werden sollen.

In diesem Sinne, Herr Minister, darf ich die von mir vorgetragenen sieben Forderungen an das Parlament und die Bundesregierung mit Nachdruck vertreten, weil ich meine, daß es notwendig ist, zu diesem Nachtfahrverbot eine Reihe von begleitenden Maßnahmen zu setzen, um die Wirksamkeit dieses Nachtfahrverbots und die Wirksamkeit der 60 km/h in der Nacht tatsächlich zu überprüfen. — Ich danke. 14.00

Vorsitzender Abgeordneter **Brensteiner**: Ich danke dem Landeshauptmann-Stellvertreter Tanzer für seine Ausführungen.

Zur technischen Abwicklung noch ein Hinweis: Ich werde jeweils den nächstfolgenden Diskutanten ebenfalls namentlich nennen, damit sich der in Vorbereitung setzen kann.

Zum zweiten werde ich nach fünf Minuten mit der Glocke läuten, damit der Redner ebenfalls weiß, das seine fünf Minuten abgelaufen sind.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Stocker aus Salzburg.

14.01

Abgeordneter Helmuth **Stocker** (SPÖ): Herr Bundesminister! Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Zunächst darf ich an die Adresse von Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Tanzer eine Vollzugsmeldung erstatten: Das von dir angesprochene Rechtshilfeersuchen wurde vom Nationalrat, ich

Abgeordneter Helmuth Stocker

denke, vor 14 Tagen ratifiziert; somit ist Österreich seiner Ratifikationsverpflichtung bereits nachgekommen.

Meine Damen und Herren! Ich möchte eingangs deswegen, weil ich es für bemerkenswert halte, hervorheben, daß meines Wissens erstmals Vertreter von Bürgerinitiativen in eine parlamentarische Enquete, die sich mit den diese Menschen unmittelbar berührenden Problemen beschäftigt, eingebunden sind.

Meine Damen und Herren! Die Entscheidung von Bundesminister Streicher, ein Nachtfahrverbot auf Österreichs Transitstrecken zu verhängen, hat zunächst die Europäische Gemeinschaft einigermaßen in Unruhe versetzt. Aber sie hat, wie die Entwicklung der letzten Wochen zeigt, folgendes bewirkt: Nach anfänglichen Irritationen im eigenen Lande spricht nun Österreich in der Transitfrage mit einer Zunge. Ich halte das für wichtig, weil damit unser Land gegenüber der Europäischen Gemeinschaft geschlossen auftritt. In der EG werden plötzlich – das hat auch Bundesminister Streicher in seinem Referat angedeutet – Anzeichen von mehr Flexibilität erkennbar, und die rauhen Töne aus bayrischen Politikerkehlen stoßen erfreulicherweise in der Europäischen Gemeinschaft nicht auf die von diesen Politikern erhoffte Resonanz.

Meine Damen und Herren! Ich brauche wohl nicht zu betonen, daß die sozialistische Parlamentsfraktion voll hinter den von Verkehrsminister Streicher angekündigten Maßnahmen steht. Auch Bundeskanzler Vranitzky hat deutlich gemacht, daß er die Maßnahmen billigt, als er sagte, Streichers Maßnahmen seien ein Signal in Richtung Brüssel. Und ich füge hinzu, die Freiheiten des Binnenmarktes dürfen nicht auf Kosten der Anrainer an den großen europäischen Durchzugsstraßen gehen, und Österreich darf sich nicht einfach überrollen lassen.

Noch ein wichtiges Faktum: Das österreichische Nachtfahrverbot – das muß man mit aller Deutlichkeit sagen – ist keine einseitige Maßnahme. Was nämlich in der Schweiz und auf der Strecke durch das deutsche Eck in der Bundesrepublik Deutschland Selbstverständlichkeit ist, muß auch für Österreich gelten.

Meine Damen und Herren! Das von Bundesminister Streicher angekündigte Nacht-

fahrverbot ist zwar in gewissem Sinne als eine Notwehrmaßnahme zu verstehen, aber sie ist Teil jenes Gesamtkonzeptes, das den Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft zur Lösung der Transitfrage zugrunde liegt.

Das Nachtfahrverbot – das wurde bereits gesagt – ist nicht überraschend angekündigt worden, es ist lediglich um 13 Monate vorgezogen worden. Man muß deutlich hinzufügen und das auch an die Adresse der Europäischen Gemeinschaften gerichtet sagen, daß Österreich bis dato schon gewaltige Vorleistungen zur Aufrechterhaltung des europäischen Güterverkehrs aus eigener Kraft erbracht hat und auch weiterhin erbringen wird und daß immerhin erhebliche Steuermittel österreichischer Bürger für diese gesamteuropäische Aufgabe aufgewendet werden.

Zur Frage begleitender Maßnahmen. Es gibt, um den Übergang zum Nachtfahrverbot für das Frächtergewerbe, das zweifellos auch in Zukunft eine wichtige Aufgabe vor allem im flächendeckenden Verkehr haben wird, erträglich zu machen, Begleitmaßnahmen, und zwar den lärmarmen LKW, der das Fahren auch in der Nacht ermöglicht. Ich meine daher, daß der von der Bundeswirtschaftskammer mit beharrlicher Regelmäßigkeit vorgetragenen Klage, es gebe diesen LKW nicht, entgegenzuhalten ist, daß es ihn sehr wohl gibt und daß er auch auf europäischer Ebene zur Verfügung stehen wird.

Als weitere Entlastung – das wurde bereits vom Generaldirektor-Stellvertreter der ÖBB angekündigt – gibt es Angebote der Bahn, die auf der Brenner-Strecke bis zu einem Drittel des Straßengüterverkehrs von der Transitstrecke übernehmen würden. Das gilt für die Tauern Autobahn in Salzburg in ähnlichem Ausmaß. 15 Züge könnten auch auf der Pyhrnstrecke 340 Lastkraftwagen ersetzen.

Meine Damen und Herren! Die heftigen Reaktionen der Frächter sind insofern begreiflich, als es in Österreich zu einer gewissen Gewohnheit geworden ist, Ankündigungen nicht immer ernst nehmen zu wollen. Nur glaube ich, daß Blockadedrohungen unangebracht sind und daß in erster Linie die österreichischen Interessen Vorrang haben. Ich möchte hier als besonders bemerkenswert die Haltung der Frachtfachgruppe der Tiroler Transportunternehmer hervorheben, die sich vom selbsternannten Blockadespezialisten

Abgeordneter Helmut Stocker

Steinhauser distanzieren und erklärt haben, daß sie keinen Zweifel daran lassen, daß sie die demokratischen Mehrheitsentscheidungen zur Kenntnis nehmen würden.

Auf der Ebene der EG — und das möchte ich hervorheben — ist es tatsächlich zu einem Sinneswandel gekommen. Die starre Haltung, die bisher den Umstieg auf den kombinierten Verkehr ausgeschlossen hat, wurde aufgegeben. Und der harten Linie des deutschen Verkehrsministers Zimmermann wird nicht zum Durchbruch verholfen.

Ganz zum Schluß, meine Damen und Herren, noch eine Anmerkung zur Situation in Salzburg. Der bayrische Ministerpräsident Streibl hat an die Adresse der deutschen Bundesregierung die Forderung gerichtet, ein LKW-Nachtfahrverbot nur bezogen auf österreichische und Schweizer LKWs zu verfügen, eine Maßnahme, die wir mit aller Entschiedenheit zurückweisen müssen. Es wäre das erste Mal in der europäischen Nachkriegsgeschichte, daß es sich ein großer Nachbarstaat sozusagen anmaßen würde, zwei neutrale Kleinstaaten im Bereich des Straßengüterverkehrs auszugrenzen. Das könnte Österreich sicherlich nicht hinnehmen. ^{14.08}

Vorsitzender Abgeordneter **Brennsteiner**:
Ich danke dem Abgeordneten Stocker.

Zum Wort gemeldet ist Herr Landesstatthalter Dipl.-Vw. Siegfried Gasser aus Vorarlberg. Ich erteile ihm das Wort.

^{14.08}

Landesstatthalter Dipl.-Vw. Siegfried **Gasser** (Vorarlberg): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Vorarlberg ist kein Transitland. Es ist gelegen zwischen den beiden Extremen Schweiz und Tirol. Auf der einen Seite die Schweiz mit ihrer Sperre, auf der anderen Seite das Land Tirol mit seiner überlasteten Situation. Vorarlberg profitiert damit von der Nachbarschaft zur Schweiz. Ich muß gegenüber anderen Vorrednern doch bemerken, daß wir kein Verständnis dafür hätten, wenn man die Schweizer dazu drängen würde, nun die Schleusen zu öffnen, sondern wir sind der Auffassung, daß es einer gewissen Solidarität der Alpenländer bedarf, daß man vernünftige Maßnahmen, die sich in diesen Ländern positiv ausgewirkt haben, auch berücksichtigt.

Rund 35 Prozent der Güter, die durch unser Land transportiert werden, sind derzeit

dem Transitverkehr zuzurechnen. Fast zwei Drittel sind sogenannter Ziel- und Quellverkehr. Mit Hilfe eines zielorientierten Maßnahmenpaketes wollen wir erreichen, daß unser Land in Zukunft vom Durchzugsverkehr weitestgehend verschont bleibt und daß der restliche Gütertransport so umweltschonend wie möglich erfolgt.

Unser Land hat als erstes Bundesland bereits vor mehreren Jahren versucht, durch andere Maßnahmen gezielt verkehrsberuhigend zu wirken. Es ist wenig bekannt, daß im Lande Vorarlberg Tempo 80 im gesamten Land Gültigkeit hat, dies aufgrund eines sehr komplizierten Verordnungsverfahrens. Es gibt keine Bundes-, Landes- oder Gemeindestraße, wo nicht Tempo 80 verfügt ist. Über die einzelnen Bezirkshauptmannschaften wurde in einem sehr komplizierten Verfahren von Kilometer Soundso bis zu Kilometer Soundso Tempo 80 verfügt.

Tempo 100 würde akzeptiert, ist aber sicherlich nur dann sinnvoll durchsetzbar, wenn dies österreichweit oder im europäischen Rahmen gesehen wird.

Daß wir aufgrund von Maßnahmen, die im Bundesland Tirol gesetzt werden, ebenfalls gezwungen sind, Maßnahmen zu setzen, ist völlig klar. Daher ist es für uns ein Gebot der Stunde, daß, falls die Brenner Autobahn beziehungsweise die Pyhrn Autobahn und die Tauern Autobahn durch ein LKW-Nachtfahrverbot gesperrt werden, auch die Rheintal und die Wallgau Autobahn einer Sperre unterzogen werden, um eben zu verhindern, daß der Transitverkehr über Vorarlberg auszuweichen versucht. Dazu kommt, daß sich der Druck auf das Vorarlberger Straßennetz in den nächsten Jahren durch die Fertigstellung der Autobahn zwischen München und Lindau weiter erhöhen wird.

Vom nächtlichen LKW-Transitverkehr ist in unserem Lande hauptsächlich die Strecke zwischen dem Autobahnzollamt Hörbranz und dem Arlberg betroffen. Es ist so, daß, da es in Richtung Schweiz wegen der dort bestehenden LKW-Nachtfahrverbote keinen nächtlichen Straßengüterverkehr gibt, dieses Nadelöhr in Vorarlberg durch die Sperre der Arlberg Schnellstraße und der parallel verlaufenden B 316 im Klostertal voll bewältigt werden kann. Somit führen einfache Maßnahmen aufgrund der Kleinheit unseres Landes und aufgrund der Enge auch zum Ziel. Wobei sich herausgestellt hat, daß es nur

Landesstatthalter Dipl.-Vw. Siegfried Gasser

sinnvoll ist, alle Maßnahmen gemeinsam mit Tirol, in Koordinierung mit dem Nachbarland Tirol und natürlich meines Erachtens auch in Koordinierung mit dem Bundesland Salzburg zu treffen, wobei es da um Termine und Inhalte geht. Um Termine deshalb, weil es ja sinnlos ist, isoliert irgendwelche Maßnahmen zu treffen, die dann irgendwo wieder Gegenbewegungen heraufbeschwören würden. Andererseits müssen meines Erachtens auch die Inhalte der Verordnungen abgestimmt werden. Wir können ja schließlich nicht Ausnahmeregelungen in Vorarlberg treffen, die dann in Tirol keine Gültigkeit haben und umgekehrt. Dies würde zu einer sehr schwierigen Situation der Bewältigung des Transportes führen. Ich bin Kollegen Tanzer dankbar, daß es durch Koordinierungsgespräche gelungen ist, eine Achse zu bilden und die Vorgangsweise abzustimmen.

Noch kurz zu einem Fünfpunktmaßnahmenkatalog, den die Vorarlberger Landesregierung beschlossen hat, denn LKW-Nachtfahrverbote allein reichen sicher nicht aus, die Straßenverkehrsbelastung langfristig wirksam zu verringern.

Erstens: die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Die Arlbergstrecke soll für die „rollende Landstraße“ tauglich gemacht werden, sodaß nach Fertigstellung durch den Huckepackverkehr eine zusätzliche Entlastungswirkung erwartet werden kann. Lärm-mindernde Maßnahmen im Fahrbahnbereich, die bereits eingeleitet sind, insbesondere auf jener Strecke, die am meisten belastet sind, das ist im Bereich des Klostertales. Dann weniger Lärm durch Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Ich möchte heute meinen Appell wiederholen, den ich bereits anlässlich einer Enquete vor wenigen Monaten namens der österreichischen Bundesländer deponiert habe und dringendst bitten, daß keine Einsparungen am falschen Platze im Bereiche des Innenministeriums durch die Bundesregierung erfolgen sollen und daß wirklich das nötige Personal zur Verfügung gestellt wird, um im Straßenverkehr überwachend tätig zu werden.

Und zum Schluß möchte ich den Bund bitten, da vom Land Vorarlberg die Grenzwerte der Richtlinien für Lärmschutzmaßnahmen und Landesstraßen ja herabgesetzt wurden und dadurch die Obergrenze der zumutbaren Lärmbelastung für alle Anrainer an Landesstraßen um fast 50 Prozent verringert

wurde, die Grenzwerte an Bundesstraßen ebenfalls entsprechend herabzusetzen.

In diesem Sinne glaube ich, daß im Herbst anlässlich der Verkehrsreferentenkonferenz beim Herrn Bundesminister die nötigen Sperreverordnungen gemeinsam diskutiert werden können. Wir jedenfalls wollen mit Tirol koordiniert vorgehen. Ich glaube, daß dieses Verordnungskonzept auch bei uns Grenzsperren beinhaltet, da bei uns praktisch alle Grenzzollämter für den LKW-Nachtverkehr bereits gesperrt sind, außer dem Autobahnzollamt. Das muß in die Überlegungen des Gesamtkonzeptes miteinfließen.

Und in diesem Sinne sind wir guten Mutes, daß wir durch koordinierte Maßnahmen zu Lösungen kommen, die auch eine gemeinsame zeitliche Inanspruchnahme ermöglichen und auch gleichzeitig koordinierte Maßnahmen von einer gewissen Qualität der Verkehrsentslastung mit sich bringen werden. 14.16

Vorsitzender Abgeordneter **Brennstener**: Ich danke Landesstatthalter Dipl.-Vw. Siegfried Gasser für seine Ausführungen.

Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Kommerzialrat Ing. Steiner, Handelskammer Salzburg. Ich erteile es ihm.

14.16

Kommerzialrat Ing. Sepp **Steiner** (Handelskammer Salzburg): Sehr geehrter Herr Minister! Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mein Name ist Steiner, ich komme aus Salzburg. Ich bin selbst Transportunternehmer, also ein Leidtragender dieser Maßnahme, und darf Ihnen auch sagen, daß ich unmittelbar, 40 Meter neben der Tauern Autobahn wohne und auch meinen Betrieb dort habe. Ich kenne also auch die Anrainerprobleme und natürlich auch die Probleme im nationalen und internationalen Verkehr. Ich bin mit 15 LKW-Zügen seit 38 Jahren unterwegs.

Ich möchte gleich zu Beginn sagen: Uns Anrainer der Tauern Autobahn haben die Lärmschutzwände am meisten geholfen, Herr Minister. Das hat sehr zur Lärmverminderung beigetragen. Das Auftragen von Flüsterasphalt ist ebenfalls eine Maßnahme, die uns Anrainern sehr hilft.

Nun zum Nachtfahrverbot. Ich muß mich ganz kurz fassen. Ich möchte gleich zu Beginn sagen: Wir Frächter sind gerne bereit,

Kommerzialrat Ing. Sepp Steiner

unseren Fuhrpark in angemessener Zeit, sobald es eben möglich ist, auf lärmarme und abgasarme LKW umzustellen.

Nun gibt es aber ein Problem. Herr Minister! Ich verstehe da Ihre Aussagen nicht ganz. Es heißt ständig, die Technik sei bereits so weit fortgeschritten, daß die Industrie schon diese lärmarmen Fahrzeuge, wie wir sie im Fernverkehr brauchen, erzeugen könne. Es hat ja am 14. Juni, also vorige Woche, im Beisein von Herrn Sektionsleiter Dipl.-Ing. Hanreich ein Gespräch stattgefunden, wo alle Vertreter der Kraftfahrzeugindustrie anwesend waren, die einhellig erklärt haben: Fahrzeuge von 350 PS aufwärts bis 480 PS, so wie sie im Fernverkehr Einsatz finden, seien aus wirtschaftlichen Überlegungen, aus Sicherheitsgründen und so weiter erst in einem Jahr lieferbar.

Wir wissen, daß die Steyr-Daimler-Puch-Werke lärmgedämpfte Fahrzeuge mit 280 PS anbieten können – das ist wirklich eine große technische Errungenschaft – und auch ÖAF, und man wird sich auch bemühen, einen Motor mit 310 PS zu bekommen.

Aber im wesentlichen ist es so, Herr Minister, selbst wenn ich will, kann ich mir nicht einen dem Fernverkehr entsprechenden LKW anschaffen.

Nun, es heißt immer, es soll ein Ausrüstungsgebot sein. Man will nicht verbieten, man will entgegenkommen, man muß nur umrüsten. Und die Frächter sollen nicht jammern, sondern diese lärmarmen Fahrzeuge kaufen. Die LKW mit 280 PS können nur im Verteilungsverkehr, im Zustellungsverkehr, im Kommunalverkehr eingesetzt werden. Im internationalen Verkehr sind es eben die schwereren Fahrzeuge.

Daher möchten wir, Herr Minister, eine Übergangsfrist für Fahrzeuge neuerer Bauart, die technisch weit entwickelt sind, aus den Jahren 1987, 1988 und 1989, vorschlagen, damit wir diese so lange einsetzen dürfen – die sind abgasarm, die sind laufhüger –, bis wir die anderen Fahrzeuge kaufen können.

Nun zu den Konsequenzen des Nachtfahrverbotes für die Wirtschaft, insbesondere für die Transportwirtschaft. Meine Damen und Herren! Nachtfahrverbote sind für uns Arbeitsverbote, wenn wir keine Alternative dazu haben. Und ich muß eben sagen: Wir stehen vor ganz großen Problemen in diesem Zu-

sammenhang. Es wird vor allem, wenn wir in der Nacht nicht mehr fahren dürfen, bei Tag zu ganz großen Staus an den Grenzen kommen. Wir erleben das jetzt schon im Raum Salzburg. Wir befahren täglich die Strecke am Walsertal, am Brenner, in Kiefersfelden und so weiter. Und es wird so sein, daß sich die Abfertigungszeiten, die jetzt bei drei bis vier Stunden liegen, um drei bis vier Stunden verlängern werden, so berichten uns die Zollamtsleiter. Am Brenner haben uns der Zollamtsleiter und auch der Gendarmeriekommandant gesagt, es wird sich der Stau überhaupt nicht mehr auflösen. Denn wenn die etwa 600 LKWs, die in der Nacht die Grenze passieren, nicht mehr abgefertigt werden können und noch neue dazukommen, dann ergibt das einen Stau, der sich nicht mehr auflöst. Und es kommt zu einem Verkehrszusammenbruch, der letzten Endes auch den PKW-Verkehr stark beeinträchtigen wird. Es wird in Kiefersfelden so sein, hat mir der Zollamtsleiter gesagt, es wird am Walsertal so sein, in Freilassing in Oberösterreich, in Kärnten, in der Steiermark und so weiter.

Die Hauptleidtragenden dieser langen Wartezeit sind unsere Berufskraftfahrer, die jetzt schon oft sieben bis acht Stunden stehen müssen. Und das ist eine nervliche, psychische Beanspruchung, die unzumutbar, unsozial ist. Es gibt keine Stauräume, keine Versorgungseinrichtungen. Also die leiden am meisten. Und die Fernfahrer lehnen auch, wie eine Umfrage in Salzburg ergeben hat, die Einführung des Nachtfahrverbotes ab. *(Abgeordneter P i s c h l übernimmt den Vorsitz.)*

Zur Verlagerung auf die Bahn, wenn ich das noch sagen darf, Herr Vorsitzender. Wir sind für die Kooperation mit der Schiene, wir brauchen beide großen Verkehrsträger, wir brauchen die Schiene, aber auch die Straße, nur muß uns die Bahn die Möglichkeit geben. Derzeit ist diese nur in beschränktem Ausmaß gegeben. Es wird sich auch nicht sehr viel bei der Brennerbahn und bei der Tauernbahn ändern, das hat mir Generaldirektor Übleis gesagt, das wird eben einige Zeit dauern. Und ich glaube auch, daß die Bahn wesentlich leistungsfähiger, schneller, flexibler und aktiver werden muß. Derzeit ist sie es noch nicht.

Schließlich fürchten wir Retorsionsmaßnahmen in Deutschland. Man könnte uns beim Nachtfahrverbot durch Reichenhall, das betrifft ganz Österreich, sofort die Ausnah-

Kommerzialrat Ing. Sepp Steiner

megenehmigungen wegnehmen, der Verkehr muß dann auf die Salzachtal Bundesstraße, durch Zell am See, wo es sehr eng ist, ausweichen.

Das zweite ist: Wenn das Loferer Abkommen überhaupt gekündigt wird, wird Österreich in zwei Teile geschnitten, weil das die einzig leistungsfähige Versorgungsverbindung ist.

Das dritte ist: Wenn wir wirklich in Deutschland das Nachtfahrverbot als Reaktion bekommen, dann müssen 1 200 Betriebe mit ungefähr 10 000 Fahrzeugen und 15 000 Mitarbeitern echt um ihre Existenz bangen.

Daher, meine sehr geehrten Damen und Herren, werter Herr Minister, richte ich an Sie die Bitte, flexibel zu sein und alles zu tun, damit es nicht zur Konfrontation mit unseren wichtigsten Handelspartnern Deutschland und Italien kommt. Denn wir würden das nicht aushalten. Ich muß noch einmal sagen: Die Verkehrswirtschaft hat eine sehr wichtige Funktion in der Wirtschaft zu erfüllen, denn ohne LKWs würde die gesamte Versorgung zusammenbrechen. — Danke vielmals. 14.23

Vorsitzender Abgeordneter Karl Pischl: Danke, Herr Kommerzialrat Ing. Steiner.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Dr. Lanner.

14.23

Abgeordneter Dr. Sixtus Lanner (ÖVP): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich habe zwei Feststellungen, zwei Forderungen und zwei Fragen, und ich möchte mir die erste Feststellung nicht leicht machen. Ich weiß um die Sorgen vieler Unternehmen und Unternehmungen, und ich weiß, daß man sehr leicht spricht, wenn man nicht direkt involviert ist, und es sehr viel schwieriger ist, das Ganze in die Praxis umzusetzen.

Trotzdem meine erste Feststellung, ich muß dabei bleiben: Ohne Druck geht es nicht, weder im Inland noch im Ausland. Und wenn wir mit dem Druck nachlassen, werden wir auch den 1. Dezember, den ich für notwendig halte, nicht einhalten können.

Ich habe seinerzeit die Katalysatordiskussion international erlebt, ich weiß, man kann es nicht vergleichen. Aber damals schien es, als ob das Ganze unmöglich wäre. Und wir haben erlebt, wie flexibel die Wirtschaft, die

Industrie ist, wenn man ihr klare Normen — zugegebenermaßen, das muß ich dazusagen, rechtzeitig — vorgibt.

Zweite Feststellung: Österreich ist kein Selbstbedienungsladen im internationalen Transitverkehr. Das ist etwas, was wir trommeln müssen, vor allem im Ausland. Mensch, Natur und Umwelt lassen sich das nicht mehr länger gefallen. Wir haben die gleichen Lungen wie die Schweizer, an die Adresse unserer Nachbarn gerichtet, und der Nord-Süd-Verkehr wird in Zukunft nicht mehr problemlos funktionieren. Das, meine Damen und Herren, ist die einzige Sprache, die man in Brüssel versteht, nicht die Natur, nicht die Umwelt, nicht die Menschen — das ist sehr hart, aber ich habe das selbst erlebt —, sondern man muß ihnen immer wieder sagen und auch Zeichen setzen: Wenn sie hier nicht mitziehen, wird der Nord-Süd-Verkehr nicht mehr problemlos funktionieren.

Zwei Forderungen, Herr Minister Streicher, es paßt sehr gut, daß Sie unmittelbar nach mir reden. Erstens: Wir brauchen einen Generalverkehrsplan — ich sehe ihn nicht, ich kenne ihn nicht —, und innerhalb des Generalverkehrsplans — eine Bemerkung als Tiroler — für uns ganz wichtig die nördliche Zulaufstrecke. Ich persönlich wäre sehr unglücklich über eine Zulaufstrecke München — Rosenheim — Innsbruck, ich sage das sehr offen. Die zweite Forderung: Wir brauchen einen Stufenplan mit klaren zeitlichen Fixierungen. Das ist der Punkt. Es werden faszinierende Prognosen erstellt, und dann treffen sie nicht ein und dann wird das allgemein bedauert und auch begründet und erklärt, warum es nicht gegangen ist.

Wir dürfen es aber gar nicht soweit kommen lassen, sondern wir müssen uns einer Selbstbindung unterwerfen, indem wir diesen Zielen klare zeitliche Zuordnungen geben und sagen, das ist das Ziel, das ist der Stufenplan und das sind die Fristen, innerhalb derer wir gewisse Teilerfolge erwarten.

Der nächste Punkt sind zwei Fragen: Es ist sehr viel davon gesprochen worden, ob die Industrie in der Lage sein wird, sich rechtzeitig diesen neuen LKW-Normen anzupassen. Ich glaube, die Industrie hat ein Recht darauf, zu erfahren, wie diese neuen Normen für die lärmarmen LKWs aussehen sollen. Wann liegen die verbindlichen Normen auf dem Tisch? Das ist ganz wichtig, denn sonst passiert es uns sehr bald, daß die Leute sagen

Abgeordneter Dr. Sixtus Lanner

werden: Wir wären willens, vielleicht sogar in der Lage gewesen, aber ihr Politiker habt zu lange gezögert. Also wann liegen die Normen für die Industrie auf dem Tisch?

Die letzte Frage bezieht sich auf das Referat von Professor Lenz. Professor Lenz meinte, die Bahnverladung bringe keine Lärminderung. Das ist bisher unwidersprochen und unreflektiert geblieben, das hat mich am meisten gewundert. Auch der Vertreter der Bundesbahn hat so getan, als ob das kein Thema wäre, er hat überhaupt nicht darauf Bezug genommen, sondern einfach sein Referat gehalten, das soll ja eine Diskussion, ein Dialog, ein Meinungsaustausch sein.

Meine Frage: Steht das außer Streit, oder ist das nur die These eines zwar sehr anerkannten, aber vielleicht einzelnen Wissenschafters? Und zweitens: Beschäftigt sich die Bundesbahn mit der lärmarmen Bahn? Setzt sich die Bundesbahn mit dieser Frage auseinander? Ich bin kein Fachmann, aber ich erlebe es aus größerer Entfernung, daß der eine Zug lauter bei gleicher Geschwindigkeit und der andere wesentlich ruhiger ist. Vielleicht wäre es ein interessantes Thema, würde sich die Bundesbahn auch mit der lärmarmen Bahn auseinandersetzen. 14.27

Vorsitzender Abgeordneter **Pischl**: Danke, Herr Abgeordneter Lanner.

Als nächster zu Wort gemeldet ist der Herr Bundesminister.

14.27

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf **Streicher**: Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sicherlich wäre eine derartige Enquete dazu geeignet, über das gesamt-österreichische Verkehrskonzept zu reden. Wir reden heute ausschließlich über die Problematik des Transitverkehrs, und es ist mit Recht von verschiedenen Rednern die Forderung erhoben worden, über die gesamte Verkehrskonzeption zu diskutieren. Es liegen ja entsprechende Vorschläge vor. Ich möchte nur auf einige Diskussionsbeiträge, da ich nachher zu einer Budgetverhandlung gehen muß, kurz eingehen.

Natürlich hat Herr Kommerzialrat Steiner recht, wenn er sagt, dieser Termin sei sehr knapp. Das weiß ich natürlich auch, daß dieser Termin sehr, sehr knapp ist. Aber es gibt diese Fahrzeuge, diese Fahrzeuge sind bis

310 PS unbestritten verfügbar bis zu diesem Zeitpunkt. Ab dem Jahrgang 1985 sind zumindest Fahrzeuge von österreichischen Herstellern nachrüstbar, und in den höheren Bereichen – ich habe es in meinem Referat schon gesagt –, 360 PS, sind auch die Fahrzeuge der Firma ÖAF nachrüstbar, also die österreichischen Hersteller können das.

Ich möchte es noch einmal sagen: Was die österreichischen Hersteller zusammenbringen, das bringen auch die internationalen Hersteller zusammen. Es gibt keinen plausiblen Grund dafür, zu sagen, da gibt es ein paar kleine LKW-Hersteller, die können das zwar, aber international kann man das nicht.

Ich möchte es noch einmal sagen: Die Industrie kann viel mehr, als sie heute sagt und als sie heute zugibt. Es besteht im Augenblick aber natürlicherweise kein Interesse daran, Änderungen an den Montagebändern herbeizuführen, weil man natürlich infolge der Hochkonjunktur produktionsmäßig voll ausgelastet ist.

Ich selbst war einmal ein Zulieferer. Als einmal in einem Jahr die dreifache Zahl an Aluminiumrädern angefordert wurde von den Herstellern, weil sie einfach modern geworden sind, da haben die Zulieferer auch die dreifache Menge anliefern müssen, und es ist in diesem einen Jahr möglich gewesen. Das ist ein sehr heikles Produkt, da geht es nicht um Lärmabschirmungen, die von der Technologie her gar nicht so anspruchsvoll sind. Also man muß das wirklich so sehen.

Daß man natürlich, Herr Kommerzialrat, in vielen organisatorischen Bereichen flankierende Maßnahmen setzen muß hinsichtlich der Abfertigung, hinsichtlich der Zollabfertigung, das ist selbstverständlich, das haben wir angekündigt und mit den Vertretern des Fachverbandes bei unserem letzten Gespräch auch besprochen.

Eines müssen wir in diesem Zusammenhang schon sagen: Es ist kein klassisches Nachtfahrverbot. Es ist ein Nachtfahrverbot für technisch degenerierte, nicht mehr zeitgemäße Fahrzeuge, die einfach zu laut sind und dem heutigen modernen Standard nicht mehr entsprechen.

Es wird der Nachtfahrverkehr aufgrund dieser Maßnahme nicht zusammenbrechen. Das ist ein ganz gewaltiger Unterschied gegenüber der Schweiz, die schon 50 Jahre ein

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher

Nachtfahrverbot hat. Dort bricht die Wirtschaft auch nicht zusammen.

Es war der frühere Wirtschaftsminister, der mir noch vor wenigen Monaten ein 28-Tonnen-Gewichtslimit und die Einführung Schweizer Verhältnisse – also das totale Nachtfahrverbot – vorgeschlagen hat; und das ausgerechnet in einer Phase, wo diese Diskussion sicherlich auch politisch nicht unbrisant war.

Ich möchte es noch einmal sagen: Man wird ganz bestimmt sehen, und ich kann das wirklich mit sehr gutem Gewissen heute voraussagen, daß die LKW-erzeugende Industrie ausreichend flexibel ist, wie auch die Transportwirtschaft bisher immer ausreichend flexibel war. Ich erinnere an den Ideenreichtum der Transportwirtschaft, als es die kraftfahrzeugbezogene Pauschalmaut gegeben hat, wo man umgesattelt hat, wo man, um sich die Maut zu ersparen, mit einem Sattelfahrzeug von Grenze zu Grenze gefahren ist, um eben die Maut zu minimieren. Wenn man jetzt auf die Idee kommt, bitte, mit einem lärmarmen Kraftfahrzeug von Grenze zu Grenze zu fahren, um den wirklich notwendigen Nachtfahrverkehr aufrechtzuerhalten, dann kann man gegen eine derartige Flexibilität nichts einwenden, sondern man muß ja dazu sagen.

In erster Linie wollen wir die Bevölkerung schützen. Das ist unser Hauptmotiv. Aber ich komme aus der Wirtschaft, und ich weiß, daß der Verkehr aufrechterhalten werden muß. Ich habe eine Formel gefunden, die da lautet: Der lärmarme LKW, der verfügbar ist, kann . . . Und es gibt eine alte Faustformel für die LKW-Produzenten, die kennen sie natürlich genauso gut wie ich: 8 PS pro Tonne, das sind bei 38 Tonnen Gesamtgewicht etwa 300 PS; 310 PS werden verfügbar sein.

Wenn man sich allerdings den Komfort leistet, mit 400-, 420- und 450 PS-Fahrzeugen zu fahren, die natürlich ein rascheres Fahren, ein Überschreiten der Geschwindigkeit ermöglichen, dann kann meine Formel nicht stimmen. Aber der Herr Voisard, der wirklich vom LKW alles versteht, was man nur davon verstehen kann, der sein Leben lang im LKW-Bereich gearbeitet hat, hat letztes Mal bei seiner Pressekonferenz gesagt: Können tun sie alle, können tun sie alle zum Zeitpunkt. Daß man natürlich jammert, das ist klar. Ich habe auf das Katalysatorbeispiel schon hingewiesen.

Ich glaube, daß das eine notwendige Maßnahme war, und die Vorteile dieser Maßnahme wurde heute schon dargestellt.

Noch zu einem anderen Argument. Der Herr Professor Lenz sagt – ich bin in meinem Referat nicht darauf eingegangen, das wissen wir auch –, daß über den Tag gerechnet der Gesamtlärm bei der Verlagerung von 1 600 LKWs im Zuge unserer mittelfristigen Lösung nicht kleiner wird, wenn man nicht auch lärmämmende Maßnahmen bei der Bundesbahn vorsieht und wenn man nicht lärmämmende Maßnahmen insgesamt vorsieht. Aber das ist eine 24-Stunden-Betrachtung. Ich habe auf den logarithmischen Zusammenhang schon mehrmals hingewiesen.

Die 800 Fahrzeuge, die man sich theoretisch in der Nacht erspart, am Tag den 28 000, 29 000 Fahrzeugen aufgepfropft, ergeben nur eine marginale Lärmerhöhung. Man kann ja nicht davon ausgehen, daß die gleiche Menge wie in der Nacht transportiert wird. Also insgesamt gesehen kommt es zu einer Lärmentlastung.

Es kommt zu keiner dramatischen Lärmerhöhung, ich kenne Ihren Vortrag. Ich habe auch diese Studie gelesen. Der Lärmpegel beträgt 2 Dezibel. Also es liegt nahezu innerhalb der Wahrnehmbarkeitsgrenze. Richtig ist, daß der Lärm insgesamt, wenn man die späteren Lösungen jetzt errechnet, nicht reduziert ist. Im Augenblick, in der Nacht wird er aber reduziert, und das ist uns im Augenblick das wichtigste. 14.38

Vorsitzender Abgeordneter Pischl: Danke, Herr Bundesminister, für diese Ausführungen. Wir dürfen Ihnen für die kommenden Budgetverhandlungen alles Gute wünschen, denn sie bilden unter anderem auch die Voraussetzung, daß wir das Transitproblem bewältigen. (*Bundesminister Dr. Streicher: Das ist der beste Wunsch, den ich heute brauche!*)

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Dr. Horst Kubek aus Kufstein.

14.38

Dr. Horst Kubek (Firma LKW-Walter, Kufstein): Sehr geehrter Vorsitzender! Herr Minister! Meine Damen und Herren! Ich bin Geschäftsführer der Firma LKW-Walter in Tirol. Wir sind das größte Unternehmen für den Straßenverkehr in Österreich, aber auch

Dr. Horst Kubek

gleichzeitig das größte Unternehmen im „kombinierten Verkehr“ und sind in Europa ungefähr unter den ersten drei Unternehmen. Also ich glaube, ich kann sagen, ich weiß, wovon ich spreche. Wir haben mit dem „kombinierten Verkehr“ zum Teil leidvolle, zum Teil positive Erfahrungen gemacht.

Über die Möglichkeiten der Verlagerung des LKW-Verkehrs von der Straße auf die Schiene möchte ich zuerst ein Wort des Schweizer Verkehrsministers Adolf Ogi vorausstellen: Wenn die Bahn eine Alternative zum Gütertransport auf der Straße sein soll, dann muß sie gleich schnell, gleich günstig und gleich komfortabel sein wie der Straßengüterverkehr. Und daß sie es nicht ist, ist wahrscheinlich auch ein Zeichen, daß in den letzten Jahren der Straßenverkehr gewachsen ist und die Schiene stagnierte.

Sicherlich hat es die Schweiz etwas leichter als Österreich. Sie kann ihre Maßnahmen zum großen Teil auf ihrem eigenen Staatsgebiet setzen. Die NEA, die neue europäische Alpentransversale, wird ausschließlich auf Schweizer Staatsgebiet erbaut. Aber bitte bedenken Sie, auch die Schweizer können ohne Vorlaufstrecken in Italien oder Deutschland nichts ausrichten. Allerdings haben die Schweizer erkannt, daß langfristig der Transitverkehr auf der Bahn ein gutes Geschäft ist, und ich glaube, es wäre schade, wenn wir Österreicher oder die ÖBB dieses Geschäft nicht ausnützten.

Wir haben das Gefühl, daß die sogenannte Neue Bahn wesentlich mehr im Osten Österreichs investiert als im Westen. Es gibt da natürlich auch noch politische Momente. Die Schweizer Bundesbahn subventioniert schon seit eineinhalb Jahren den „kombinierten Transitverkehr“ mit 50 Schweizer Franken pro Transport. Bei diesen knappen Kalkulationen ist das relativ viel. Wir haben hier von unserer Seite nichts bekommen.

Es gäbe auch noch die Variante des EG-Tunnels. Es gibt ein Projekt Garmisch-Bozen. Ob es technisch machbar ist, ob es finanzierbar ist, weiß ich nicht. Aufgrund der Streckenverkürzung von 110 Kilometern erscheint es für uns sehr attraktiv.

Welche Probleme haben wir nun bei der Verlagerung? Das erste ist das technische Problem, wo der Herr Minister bereits gesagt hat, wir haben das veraltete Tunnelprofil. Wir können zurzeit über den Brenner nur

mit einem LKW von 4,60 Metern fahren. Das ist auch der Grund, warum Sie die „rollende Landstraße“ sehr oft halb leer fahren sehen. Es gehen also nur entweder veraltete Fahrzeuge oder Schrottfahrzeuge ohne entsprechenden Aufbau. Die normale Eckhöhe sind 4 Meter.

Wir haben veraltete Umschlagstechniken. Wir haben ein großes Kapazitätsproblem. Der Ausbau der „rollenden Landstraße“ krankt am Waggonmangel. Beim „unbegleiteten Verkehr“ gibt es ebenfalls zu wenig Waggon. Es gibt keine Terminalkapazität. Die Terminals sind entweder zu klein, zu wenig, beziehungsweise sind sie äußerst verkehrsunfreundlich im Stadtzentrum, siehe München, siehe Wuppertal und so weiter.

Der vielgerühmte neue Quadrant Europa, der vor einem Jahr eröffnet wurde, ist bereits an der Grenze seiner Kapazität angelangt. Wir haben dort ein Büro, wir können das sagen. Es gibt noch Erweiterungsmöglichkeiten, die sind aber nicht einmal noch in Bau.

Wir wissen nicht, wo die 30 zusätzlichen Züge wegfahren und wohin sie fahren. Es gibt also kaum Terminalmöglichkeiten. Und das Shuttle Kiefersfelden — Brenner; ich weiß nicht, wo die Züge beladen und wo sie entladen werden. Der Brennersee bietet sich als Alternative an, ich glaube, er ist zu klein für die ganzen LKWs, die da kommen. Ich glaube nicht, daß ein Terminal ohne weiteres gebaut werden kann. Sie sehen, wie lang schon über die „rollende Landstraße“ zwischen Wörgl und Wels gesprochen wird, und der Terminal steht noch immer nicht.

Kein Ausbau durch Tirol, sei es EG-Tunnel, sei es Umfahrung Innsbruck, ist allein ausreichend. Sie brauchen auch die entsprechende Vorlauf- und Nachlaufstrecke und vor allem die großen Terminals für die Umladung.

Wir leiden unter großen Organisationsproblemen, die Laufzeiten sind zu lang. Sie müssen sich vorstellen, die „rollende Landstraße“ München — Verona hat eine Laufzeit von Ladeschluß bis zum Entladebeginn von elf Stunden. Ein LKW macht es in der halben Zeit. Die Fahrpläne sind nicht günstig gestaltet.

Sie fahren in der Früh in München weg und kommen am Abend in Verona an. Dann ist es zu spät zur Verzollung. Ein Transport,

Dr. Horst Kubek

der normalerweise in ein bis eineinhalb Tagen abgewickelt wird, dauert nachher drei Tage.

Wir haben Probleme mit dem Service. Es bleiben Sendungen zurück. Sendungen werden in falsche Richtungen versandt. Und wir bekommen nur mit Mühe oder gar keine Auskunft von der Bahn. Es gibt das Problem der Feiertagsdienste. Zu Weihnachten beziehungsweise Neujahr wäre die große Chance für die Bahn, hier einzuspringen, aber die meisten Bahnhöfe sind zwischen Weihnachten und Neujahr überhaupt geschlossen.

Wir haben Probleme bei Bahnfehlern. Niemand haftet.

Wir haben Verzollungsprobleme. Sie wissen, daß in Italien eine Verzollung zirka einen Tag dauert. Theoretisch wäre es möglich, die Verzollung unterwegs, während des Bahntransports durchzuführen, wie es zum Beispiel auf der „rollenden Landstraße“ Spielfeld – Regensburg gemacht wird. Da kommt der LKW schon verzollt in Regensburg an.

Das letzte, was wir noch haben, sind die Tarife. Der „kombinierte Verkehr“ ist noch immer wesentlich teurer als der Straßenverkehr, und die Privatwirtschaft, die im „kombinierten Verkehr“ fährt, leistet beträchtliche Vorleistungen. Wir haben Dutzende Millionen investiert, wir haben einen sehr umfangreichen Fuhrpark für den „kombinierten Verkehr“, aber wir fahren bereits das dritte Jahr mehr oder weniger ohne Gewinn. Und ein Unternehmen, das in den „kombinierten Verkehr“ investiert, begibt sich in Abhängigkeit von der Bahn. Es gibt sogar Situationen, wenn eine Relation läuft, erhöht die Bahn die Preise.

Wir haben noch das psychologische Problem. Die Eisenbahnen müssen sich dem LKW-Verkehr etwas geneigter zeigen. Dann gibt es noch den Aspekt der Mentalität der Kunden. Wir müssen vielen italienischen Verladern verschweigen, daß wir überhaupt im „kombinierten Verkehr“ fahren, denn sie würden sonst protestieren. Wir machen das heimlich, und hie und da fliegen wir damit auf.

Zum Abschluß zur 28-Tonnen-Beschränkung. Wie Herr Minister Streicher schon sagte: Es ist nicht ein Verdienst der weitschauenden Schweizer Politiker, sondern ein Zei-

chen ihrer technischen Rückständigkeit im Straßenbau, daß sie die 28 Tonnen hatten. Nur jetzt ist natürlich jeder sehr klug und sagt: Wir werden nie mehr die 38 Tonnen haben. Und es zeigt sich bei der Verkehrsdichte: In der Schweiz haben sie einen LKW auf 1 500 Einwohner, in Österreich kommt ein LKW auf 2 500 Einwohner.

Zum Abschluß noch: Auch die Bahn ist laut, lauter noch als der LKW. Und es könnte sein, daß in einigen Jahren LKWs fast abgasfrei und leise wie PKWs an Demonstranten vorbeifahren, die lautstark gegen die laute Bahn demonstrieren. — Ich danke schön. ^{14.43}

Vorsitzender Abgeordneter **Pischl**: Danke.

Nächster ist Abgeordneter **Frizberg**.

^{14.43}

Abgeordneter **Dr. Gilbert Frizberg** (ÖVP): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ohne Zweifel ist die Umwelt, ist die Natur entlang der Transitstrecken über die Grenzen der Zumutbarkeit hinaus belastet, und dies selbstverständlich in erster Linie in Tirol. Trotzdem erlauben Sie mir bitte ein paar Sätze zur Situation entlang der Transitstrecke in der Steiermark.

Wir sind nicht so stark belastet wie die Tiroler, aber immerhin sind am Schoberpaß täglich durchschnittlich 10 600 Kraftfahrzeuge unterwegs, davon immerhin 2 200 LKW. Im Vergleich dazu am Brenner: 17 700 Fahrzeuge insgesamt, davon 4 400 LKW. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß wir auf der Pyhrnstrecke in der Steiermark noch einen wesentlichen Teil des Verkehrs auf der Bundesstraße abwickeln müssen. Das heißt, bei der halben LKW-Belastung, wie wir sie auf der Brennerstrecke im Durchschnitt haben, haben wir auf der Pyhrnstrecke einen wesentlichen Teil noch im Gegenverkehr auf Bundesstraßenniveau abzuwickeln. Es ist daher kein Wunder, daß die Pyhrnstrecke eine der unfallträchtigsten Strecken überhaupt in Österreich ist.

Wenn wir bedenken, daß wir mit der Fertigstellung der Pyhrn Autobahn allein in der Steiermark 200 000 Menschen entlasten können in den Dörfern, Märkten und Städten, die derzeit durchfahren werden, dann, glaube ich, kann kein Zweifel bestehen, daß diese Maßnahme jedenfalls auch vorrangig mit zu berücksichtigen ist.

Abgeordneter Dr. Gilbert Frizberg

Das Nachtfahrverbot ist als kurzfristige Maßnahme auch bei uns unvermeidlich. Das ist für mich keine Frage. Langfristig betrachte ich diese Maßnahme jedoch im wesentlichen als eine Verlagerung des Problems. Was fehlt, ist ein Gesamtverkehrskonzept in Österreich, das alle Verkehrsträger umfaßt, wo selbstverständlich dann auch sämtliche Umweltfragen mit zu berücksichtigen sind und wo es vor allem endlich einmal zu einem österreichweiten Lösungsansatz kommen muß.

Wir haben an vorrangigen Maßnahmen natürlich das Schlagwort der „Verlagerung von der Straße auf die Schiene“ zu bewältigen. In der Steiermark werden hier auch einige Maßnahmen durchgezogen, und ich bin sehr froh, daß wir den Ausbau der Schoberpaß-Bahnstrecke mit einem Investitionsvolumen von immerhin 2,9 Milliarden Schilling jetzt soweit gesichert haben, daß man sämtliche Taktfahrpläne zumindest erreichen kann. Aber diese 2,9 Milliarden Schilling an Verbesserungen bringen noch lange nicht die Problemlösung.

Wir haben zusätzlich in der Steiermark das dringende Bedürfnis, endlich den Güterterminal Graz Süd zu realisieren als eine der wesentlichen Voraussetzungen, um verstärkt Containerbeladungen auf der Strecke Graz – Regensburg durchführen zu können, um insbesondere aber auch im Bereich der „rollenden Landstraße“ weiterzukommen, wo wir ja bereits einige Erfolge erzielt haben. Nur: Das ist relativ. Wir haben derzeit werktags im Durchschnitt fünf Zugspare, die wir auf der „rollenden Landstraße“ bewegen. Das sind 3,8 Prozent des Güterverkehrs auf dieser Transitstrecke. Wenn Sie bedenken, daß sind 32 000 LKW. Es liegt also an den ÖBB, über diesen Prozentsatz hinauszukommen. Nur, wenn wir uns das näher anschauen: Wir haben bei allen Ausbaumaßnahmen, selbst wenn diese realisiert wären, die jetzt erfreulicherweise in Angriff genommen werden, mit diesen jährlich 32 000 LKW, die wir jetzt transportieren, nur den halben Zuwachs eines Jahres abgedeckt. Also 32 000 LKW werden auf der „rollenden Landstraße“ jetzt bewältigt. Das ist, bitte, der Zuwachs eines halben Jahres im Bereich der LKW-Transporte. Und wenn ich die ÖBB anschau, dann sind halt 30 zusätzliche Züge nach diesem Ausbau auch nicht so locker als befriedigend einzustufen.

Auf der Pyhrnbahn können wir immerhin 44 Züge täglich zusätzlich ermöglichen. Auch

hier fehlt meiner Ansicht nach das Gesamtverkehrskonzept. Das sind nur Lösungsansätze, aber es kann keinesweges von einem Gesamtverkehrskonzept die Rede sein, auch wenn hier der Schwerpunkt auf dem Transit liegt.

Es ist in einem Gesamtverkehrskonzept auch die Frage der Randlagen einmal mit zu lösen. Gerade bei einem LKW-Nachtfahrverbot wird dieses Randlagenproblem für die Wirtschaft besonders verdeutlicht. Ich bringe Ihnen ein Beispiel: Ich war gestern in einem Betrieb im Mürztal. Dieses Unternehmen produziert 50 Prozent seiner Jahreserzeugung für den Markt in Vorarlberg, und der Unternehmer muß seine Anlieferungen um 6 Uhr früh größtenteils bei seinem weiterverarbeitenden Kunden unterbringen.

Ich freue mich, wenn das mit den Flüster-LKWs so rasch klappt, daß wir das bewältigen können. Ich bin aber skeptisch, daß wir diese Umrüstung überall zustande bringen, denn eines ist unbestritten: Diese Nachrüstung von bestehenden LKW ist nicht bei allen LKW möglich. Bitte, wo ist hier der Lösungsansatz?

Die Wirtschaft wird es schaffen müssen. Ich glaube nur, daß die Verkehrsabwicklung bei Einführung des Nachtfahrverbots ein bisher völlig ungelöstes Problem ist. Es fehlt hier an einem geeigneten Operationskalender. Ein solcher ist mir noch nicht bekannt, wie wir diese Umstellung, die per 1. Dezember Platz greifen wird, wozu ich mich auch bekenne, durchführen wollen. Und diesen Operationskalender will ich hiermit einfordern.

Volle Unterstützung für den Bundesminister, so wie mit den Verkehrsreferenten besprochen, Gesamtmaßnahmen österreichweit zu erarbeiten, auch Druck auf die Fahrzeugindustrie, aber, bitte, klare, realistische, kalkulierbare, absehbare Vorgaben für die Wirtschaft, damit man überhaupt etwas lösen kann, und ein klares Nein zur Einstellung der EG-Nachbarn, aber auch der Schweiz, die den Lebensraum Österreichs als Selbstbedienungsladen betrachten. Ein Ja, wie gesagt, zur Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts.

Meine Damen und Herren! Meiner Ansicht nach ist dieses Nachtfahrverbot eine Sofortmaßnahme für 1989, aber jedenfalls nicht die Problemlösung, als die es teilweise leider dar-

Abgeordneter Dr. Gilbert Frizberg

gestellt wird, so als hätten wir damit das Problem des steigenden Transits gelöst. — Danke. 14.50

Vorsitzender Abgeordneter Pischl: Danke, Herr Abgeordneter.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Reinhold Weidinger, Salzburg.

14.50

Reinhold Weidinger (Bürgerinitiative Überparteiliche Tunnel Initiative Lungau, Salzburg): Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte mit einem Dank beginnen, nämlich dafür, daß auch Bürgerinitiativen heute eingeladen sind, und dafür, daß kurz vor 15 Uhr auch die erste Bürgerinitiative zu Wort kommt. Und ich möchte mit einem Wunsch fortsetzen. Dieser Wunsch hat sich aber mittlerweile schon fast erübrigt. Uns wäre nämlich sehr daran gelegen, daß die politischen Entscheidungsträger sowohl von Regierungs- als auch von Abgeordnetenseite für die Dauer der Diskussion hier anwesend sind.

Ich spreche zunächst nicht als Vertreter einer bestimmten Initiativgruppe, sondern als Vertreter der neugegründeten österreichweiten Arbeitsgemeinschaft „Stop Transit“. Dieser Dachverband von zirka 20 Bürgerinitiativen hat die gemeinsame Zielsetzung, Widerstand zu leisten gegen den Transitverkehr im besonderen und gegen alle Belastungen, die der Straßenverkehr insgesamt mit sich bringt. Bei einem Treffen dieser Initiativgruppen in Sankt Michael im Lungau vor einem Monat wurde diese Gründung beschlossen, und heute erfolgt im Rahmen einer Pressekonferenz und hier in diesem Haus die Vorstellung.

Wir wollen damit auch zeigen, daß das Transitproblem nicht ein Problem eines einzigen Bundeslandes ist, sondern natürlich ein gesamtösterreichisches. Abgesehen davon hat natürlich jede Transitroute wieder ihre speziellen Probleme. Davon werden die einzelnen Initiativenvertreter im weiteren berichten.

Vor allem wollen wir mit dieser Arbeitsgemeinschaft demonstrieren, daß die Bürgerinitiativen nicht nach dem oft zitierten Florianiprinzip vorgehen und den Verkehr ihren Nachbarn zuschieben wollen, wie das manche Landespolitiker gern täten. Ich darf aus dem Memorandum des Landes Salzburg an die EG zitieren. Hier heißt es: „Die EG

werden ersucht, alles zu unternehmen, um eine gerechte Aufteilung des Transitschwerverkehrs auf alle Nord-Süd-Transitverkehrsrouten und damit mehrere Regionen zu erreichen.“ Ähnliches findet man auch im Tiroler Papier an die EG. — Wir meinen, daß nicht die Verkehrsverlagerung die Devise sein kann, die Verkehrsvermeidung muß das Ziel künftiger Verkehrspolitik sein.

Die „ARGE STOP TRANSIT“ hat sich auf ein gemeinsames Grundsatzpapier geeinigt, aus dem ich Ihnen einige Punkte vorstellen möchte.

Wir fordern den Schutz des Lebensraumes Alpen und der dort lebenden Menschen. Das Recht der österreichischen Bevölkerung auf eine lebenswerte Umwelt muß vor die Interessen des durchfahrenden Verkehrs gestellt werden.

Anstatt weiter in den Ausbau von Transitrouten zu investieren, die insbesondere wieder nur die Wirtschaftskraft der Ballungsräume Süddeutschlands und Norditaliens heben, sollten diese Mittel zur Förderung der österreichischen Wirtschaft in den Krisenregionen verwendet werden.

Die alleinige Transitverlagerung auf die Bahn ohne Wachstumshemmung des Güterverkehrs ist keine Lösung.

Verkehrsvermeidung vor Verkehrsbewältigung ist der Grundsatz.

Alle durch den Schwerverkehr verursachten Kosten müssen dem Verursacher angelastet werden.

Es muß ein sofortiger Planungs-, Bau- und Verordnungsstopp insbesondere für das hochrangige Straßennetz erfolgen, und das gesamte Verkehrsnetz muß auf seine tatsächliche Notwendigkeit überprüft werden.

Initiativen müssen das Grundrecht haben, Demonstrationen auch auf der Autobahn abzuführen.

Information, Beteiligung und Parteienstellung von Anrainern und Nachbarn von Verkehrsanlagen müssen schon im Planungsstadium erfolgen.

Ich und wir alle glauben, daß durch dieses gemeinsame Vorgehen die Arbeit zum Schutz der österreichischen Bevölkerung und ihres

Reinhold Weidinger

Lebensraumes in den transitgeschädigten Alpenregionen noch effektiver geleistet werden kann, und fordern auch von unseren Politikern gemeinsame, grenzüberschreitende und vor allem rasche Handlungen in diese Richtung. — Danke schön. 14.55

Vorsitzender Abgeordneter **Pischl**: Danke.

Ich darf Herrn Weidinger aufmerksam machen, weil er so kritisch bemerkt hat, daß kurz vor 15 Uhr der erste Redner von den Bürgerinitiativen zu Wort kam: Die Einteilung der Redner ist nach Meldung erfolgt.

Und was die momentane Abwesenheit der Regierungsmitglieder anlangt, darf ich feststellen, daß es Terminvereinbarungen gibt, die ohne Zutun der Minister vorgegeben sind, und daß es einfach Aufgabe ist, gerade was die Budgetsache anlangt, daß der zuständige Minister dort teilnimmt. Es ist aber gewährleistet, und das gilt für die gesamte Diskussion, daß die Ministerienvertreter hier sind und damit der Informationsfluß gegeben ist.

Als nächster kommt Herr Wilhelm Heikenwälter.

14.56

Wilhelm Heikenwälter (Obmann der „ARGE Bauern für's Kremstal“, Oberösterreich): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Anwesende! Ich bin sehr leicht und läufig angezogen, denn ich komme direkt vom Landhaus in Linz, vor dem ich mit meinen Kollegen — das sind Bauern aus dem Kremstal und aus dem Gebiet von Wels — ausharre, und zwar Tag und Nacht. Warum machen wir solch eine spektakuläre Sache vor dem Landhaus in Linz? — Herr Sixtus Lanner hat es sehr richtig gesagt: Mensch, Tier und Natur lassen sich das nicht gefallen.

Wir im Kremstal sind in erster Linie Milchbauern. Wir sind es gewohnt, in Kreisläufen zu denken. Wir stellen fest, daß diese Kreisläufe durch starken Verkehr gestört werden. Der Bauer weiß genau, wenn das Maß überschritten wird. Wir betreiben seit 20 Jahren Tierzucht. Wir haben 20 Jahre lang gesunde Tiere gehabt; Tiere, die fruchtbar waren, Tiere, die keine Euterentzündungen hatten, Tiere, die gesunde Klauen hatten. Und was stellen die Bauern fest, die Tierzucht neben der Autobahn betreiben? — Sie stellen fest, daß die Kühe in hohem Maße Euterentzündungen bekommen, sie stellen

fest, daß es ein verstärktes Auftreten von Unfruchtbarkeit gibt.

Nachdem ich die Probleme kenne, muß ich mich fragen, ob ich als Erstkonsument der landwirtschaftlichen Produkte auf meinem Hof nicht auch im Laufe der Zeit in gewisse Gefahren und Sorgen als Mensch eingebunden werde. Aus dieser Erkenntnis heraus haben sich die Bauern entschlossen, vor dem Landhaus Tag und Nacht gezielt auszuharren und alle Probleme auf sich zu laden, um zu erreichen, daß öffentlich ein Wertewandel und ein Umdenken stattfinden.

Für die Politiker in Oberösterreich ist es zurzeit noch schwer, umzudenken. Aber es würde wahrscheinlich möglich sein, wenn ein Rotationsprinzip unter den Landeshauptmännern herrschte, denn ein Landeshauptmann Partl in Oberösterreich würde die Pyhrn gar nicht zum Thema haben. Die leidvollen Sorgen der Leute dort haben ihm wohlweislich gezeigt, was es heißt, den Bürgerwillen zu respektieren.

Die Pyhrn-Autobahn-Gegner und die Bürger, die der Meinung sind, daß genug betonierte worden ist in unserem Lande, haben, ohne von uns aufgefordert zu werden, vor dem Landhaus in Linz unterschrieben, um zu zeigen und zu sagen: Das ist der Bürgerwille in erster Linie. Und die Politiker sind meiner Meinung nach aufgefordert, darüber nachzudenken, ob man dem Verkehr das Wort reden soll oder ob man den Bürgern das Wort reden soll.

Im allgemeinen glauben wir Bauern aus dem Kremstal, daß der Transitstraßenbau ein politischer und wirtschaftlicher Rückschritt in das Mittelalter ist. Die OÖ. Landesregierung unter Führung von Landeshauptmann Ratzenböck scheint die Probleme der Bauern zu verstehen und hat teilweise den Forderungen unserer Bauern zugestimmt. Wir hoffen, daß in wenigen Tagen noch weitere Entscheidungen seitens der Landesregierung fallen werden und der Problembereich Autobahn und Transitverkehr in seiner Ganzheit erfaßt und diskutiert wird. — Danke. 14.59

Vorsitzender Abgeordneter **Pischl**: Danke.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Dr. Rudisch.

Dr. Ansgar Rudisch

14.59

Dr. Ansgar Rudisch (Obmann der Bürgerinitiative „Lebensqualität für Schönberg“, Tirol): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! In den Referaten insbesondere des Herrn Landeshauptmannes Partl und des Herrn Hofrates Dr. Liebl vom Amt der Tiroler Landesregierung wurde mit statistischem Material sehr viel über die Auswirkungen des Alpentransits in Tirol bereits vorweggenommen. Ich möchte Ihnen an einem ganz konkreten Beispiel plastisch vorstellen, wie es der Tiroler Bevölkerung in einem kleinen Dorf geht.

Ich komme aus Schönberg im Stubaital. Unser altes, gewachsenes Dorf, wo Goethe auf seiner Italienreise zum erstenmal Zirben sah und das lieblichste Gebirge, wird heute rundum durch zwei sehr starke Verkehrsträger frequentiert, zu drei Viertel durch die Brenner Autobahn und zu einem Viertel durch die Brenner Bundesstraße.

Auf der Brenner Autobahn fahren jährlich etwa 1,5 Millionen Schwerfahrzeuge und etwa 10 Millionen PKWs, auf der Brenner Bundesstraße zusätzlich jetzt zirka 2 Millionen PKWs. 1958 — etwa beim Beginn des Baus dieser Autobahn — waren es täglich noch 300 LKWs, und nach damaligen Studien sollte es im Jahre 1980 mal drei, sprich 900, sein und im Jahre 2000 mal fünf, sprich 1 500. Heute sind es — wie es die Untersuchungen der Brenner Autobahn-AG ergeben — im Schnitt bereits 4 500.

Wenn Herr Minister Schüssel heute vormittag gemeint hat, daß ein Teil der jetzt unzufriedenen belasteten Bürger von Schönberg an ihrer mißlichen Lage selbst schuld seien, weil sie auf billigen Gründen nahe der Autobahn gebaut haben, so irrt er. Die Gründe sind gar nicht signifikant billiger entlang der Autobahn als anderswo im Gemeindegebiet, weil der durch den Würgegriff der Autobahn beschränkte Siedlungsraum für die Bürger, die nicht auswandern wollen, eben seinen allgemein hohen Preis hat.

Seit 1980 untersuchen verschiedene Institute der Universität Innsbruck die Situation, die sich aus der Verkehrsbelastung für unsere Bevölkerung und für die Umwelt ergeben. Die ärztlichen Begutachter kommen zum Ergebnis, daß die ständige Anwesenheit der Störfaktoren — 79 Prozent unserer Bevölkerung fühlt sich stark durch den Verkehrslärm

gestört, 52 Prozent durch intensiven Kraftfahrzeug-Abgaskomponentengeruch belästigt, weiters sind Staub, Ruß, Scheinwerferlicht und Tausalzspritzer zusätzliche Belastungen — für die Bewohner eine hohe mentale Belastung, eine Störung der Entspannungsfähigkeit bewirken und das Erkrankungsrisiko für verschiedene Krankheiten signifikant erhöht wird.

Die schulärztlichen Untersuchungen der derzeit 60 Volksschüler der Volksschule Schönberg — die Volksschule Schönberg wurde im Jahre 1900 gebaut und steht heute 30 m neben der Autobahn — ergeben eine signifikante Belastung — Nervosität und bronchiale Krankheitsanfälligkeit — der Schönberger Kinder eben durch diese Verkehrssituation.

Ich darf berichten, daß Professor Heinz Tiefenthaler von der Technischen Universität Innsbruck festgestellt hat, daß Autos, besonders LKWs im Steigungsbereich einen wesentlich höheren Ausstoß an Ruß und Kohlenwasserstoffen aufweisen als im ebenen. Es kommt hier zu einer Steigerung von 75 Prozent mehr an Kohlenwasserstoffen und um 90 Prozent mehr an Ruß. Und die Autobahn hat rund um unser Dorf eine Steigung von nahezu 7 Prozent.

Wir sind sehr dankbar und begrüßen das vom Verkehrsminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher erlassene Nachtfahrverbot auf den Autobahnen. Aber damit es nicht tausendfach durchlöchert wird, fordern wir eine sofortige Novellierung des Ausnahmeparagraphen des § 45 Abs. 2 der StVO, damit auch die Gesundheit und die Nachtruhe der Bürger ein wichtiges Argument darstellen, daß solche Ausnahmen nicht gewährt werden können. Die Gesundheit und die Nachtruhe der anrainenden Bevölkerung und die Tiroler Umwelt — unser und unserer Kinder Lebensraum — dürfen nicht weiterhin wirtschaftlichen Privatinteressen geopfert werden.

Wir fordern eine Verteuerung des Straßenschwerverkehrs und damit eine Verringerung durch die 28 Tonnen-Beschränkung ähnlich der Schweiz für nicht umweltfreundliche und anrainerakzeptabel ausgestattete Fahrzeuge. Wir fordern eine Verteuerung des LKW-Verkehrs durch Anhebung der LKW-Maut. Wir fordern Maßnahmen gegen Autobahnflüchtlinge, also Fahrzeuge, die, um die Maut zu sparen, die Bundesstraßen blockieren und verstopfen und die dort wohnende Bevölke-

Dr. Ansgar Rudisch

zung belästigen. Eine entsprechende Mautpolitik auf der Brenner Autobahn, nehmen wir an eine Wiedereinführung der Rückfahrkarte oder eine Festlegung des Grenzüberganges auf der Brenner Bundesstraße nur für den kleinen Grenzverkehr, würde uns hiebei wertvolle Unterstützung geben.

Wie Sie aus der Presse gesehen haben, hat es in den letzten Tagen und Wochen bedrohliche Unfälle mit Gifttransporten gegeben. Stellen Sie sich vor, der letzte Unfall vor zehn Tagen auf der Paschberg-Brücke vor Innsbruck wäre in der Schönberg-Kurve entstanden. Das Dorf wäre nahezu ausgerottet worden.

Das frühere Mitglied der Europäischen Verkehrskommission, der Brite Stanley Clinton Davis, der heute schon mehrfach zitiert worden ist, erklärte anlässlich einer Studientagung über die europäische Zukunft nach 1992 — Europäischer Markt — Anfang Mai dieses Jahres in Florenz wörtlich: „Solange die Transitrouten durch Österreich nicht blockiert werden, ist die derzeitige Situation für uns, EC, das billigste.“

Selbst der Europäische Gerichtshof hat bereits 1985 die verkehrspolitische Konzeptlosigkeit der zuständigen EG-Organen scharf verurteilt. Spruch vom 22. Mai 1985.

„Die von Tirol geforderten Maßnahmen sind keine übermütige Schikane, sie sind auch nach allen Regeln christlicher Verantwortung Akte der Notwehr. Die lebensbedrohlichen Fragen des Alpentransits müssen in einer für die Bewohner unseres Landes und auch für Millionen von Gästen für jetzt und für die Zukunft verantwortbar gestaltet werden. Nur so kann unser Land, das Juwel in den Bergen, der Erholungsraum Europas für uns und unsere Kinder, aber auch für unsere Gäste aus vielen europäischen Ländern nördlich und südlich der Alpen erhalten bleiben.“ — So Bischof Dr. Reinhold Stecher von Innsbruck. — Danke für die Aufmerksamkeit. 15.08

Vorsitzender Abgeordneter **Pischl**: Danke, Herr Dr. Rudisch. Als nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Dr. Helga Rabl-Stadler.

15.08

Abgeordnete Dr. Helga **Rabl-Stadler** (ÖVP): Sehr geehrte Damen und Herren! Als Handelskammerpräsidentin und damit als

Vertreterin der Wirtschaft leide ich zunehmend darunter, daß immer ein Konflikt zwischen brave umweltbewahrende Bevölkerung hier und böse umweltverschmutzende Wirtschaft dort konstruiert wird.

Ich halte diesen Konflikt für nicht wirklich, zum einen sind wir Unternehmer auch Mütter und Väter — ich habe konkret zwei kleine Buben —, zum anderen leben ganze Branchen der Wirtschaft im wahrsten Sinne des Wortes von einer heilen, unversehrten Umwelt, nämlich der Fremdenverkehr.

Das heißt, auch wir von der Wirtschaft leiden unter dem Transit, auch wir wollen dieses Problem bekämpfen, und auch wir hoffen, daß uns die Technik das in Zukunft leichtermachen wird, so wie das beim Dieserverbrauch bei den LKWs ja schon der Fall ist.

Daß ich dennoch der Einführung des LKW-Fahrverbots in der Nacht als erste Waffe quasi zur Bekämpfung des Transitverkehrs sehr nachdenklich und nicht erfreut gegenüberstehe, möchte ich kurz in Schlagworten erklären.

Erstens: Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist nicht sofort und nicht so vollständig möglich, wie das erwünscht und wie das auch manchmal vorgespiegelt wird. Dazu nur allein das Lärmproblem: Man stelle sich vor — bei uns im Salzachtal geht die Eisenbahn durch alle Orte, während die Autobahn weg von den Orten ist —, was es bedeutet, wenn dort auf die Schiene umverlegt wird. Dann ist es nämlich konsequenter, wie es der Herr Professor Lenz sagt: Diese lauten LKW-Transporte auf der Schiene muß man dann eigentlich in der Nacht auch verbieten.

Zweiter Grund, warum ich nicht erfreut bin: Die lärm- und abgasarmen LKWs sind von der Industrie nicht so rasch und nicht in den Größen möglich, wie das erzählt wird. Der Herr Minister hat gesagt, die Industrie kann immer mehr, als sie zugibt. Für die Privatwirtschaft möchte ich diesen Spruch sogar unterschreiben, aber, bitte, die Steyr-Werke haben doch einen ganz kleinen Marktanteil, und in Wahrheit, wenn man auf die großen LKWs geht, muß man sagen, man zwingt die Unternehmer, Prototypen zu fahren, denn das ist ja alles noch nicht ausge-reift.

Abgeordnete Dr. Helga Rabl-Stadler

Drittens: Es bedeutet für die Wirtschaft eine sofortige Umstellung, während alle anderen Maßnahmen — die Bereitschaft der Bahn, die Bereitschaft der Industrie zu den lärmarmen LKWs — ja noch gar nicht mit 1. Dezember in dem Maße möglich sind.

Erlauben Sie mir da auch doch einen Einblick in die Betriebswirtschaft. Bitte, der Unternehmer muß ja planen, wann er das teure Gut LKW wieder ersetzt. Die haben meistens eine Lebensdauer von 10 Jahren, bei gut kapitalisierten Unternehmen dauert es 4 und 5 Jahre, bis sie wieder den LKW tauschen.

Und der heutige Stand ist doch größtmögliche Ausnützung des Transportmittels LKW. Wenn der LKW durch das Nachtfahrverbot um 7 Stunden weniger fährt, bedeutet das ein Drittel weniger Auslastung einer kapitalintensiven Anlage. Das wäre das Gleiche, als würde man uns im Handel sagen, bitte ab nun, ab 1. Dezember, sperrt ihr am Donnerstag Abend zu und den Rest steht das Geschäft, ohne Ausnahme.

Da ist mir nicht ganz klar, wie das funktionieren soll. Denn es fahren doch jetzt schon nur diejenigen in der Nacht, die wirklich fahren müssen. Wenn der Herr Minister also keine Ausnahmen macht, dann wird die verwöhnte Bevölkerung sehr schnell spüren, was das für die Versorgung mit frischem Gemüse, mit frischen Lebensmitteln und so weiter bedeutet. Wenn er aber Ausnahmen macht — es ist ja keine parteipolitische Sache, die Meinungen zu diesem Thema gehen ja über alle Parteigrenzen hinweg —, dann wird die Bevölkerung spüren, daß es nichts nützt.

Ich habe halt ganz allgemein den Eindruck, daß der LKW für Umweltprobleme aller Art als Sündenbock momentan herhalten muß.

Und ich muß Ihnen sagen, Herr Hofrat Liebl, der Sie gesagt haben, daß der Bleigehalt in der Muttermilch so zugenommen hat im Zusammenhang mit dem LKW-Transit. Sie haben es genauso gebracht, ich habe zugehört. Daß Sie von der Muttermilch nichts verstehen, das verzeihe ich Ihnen als Mann, aber das Blei kommt rein von den PKWs in die Muttermilch. Und das sind immer die Sachen, bei denen bei den Leuten der Eindruck entsteht: Wenn man bei den LKWs etwas tut, wird sich alles ändern.

In Wahrheit, und das bitte ich auch Sie von den Bürgerinitiativen, überlegen Sie, den

Leuten ein bißchen beizubringen, daß das ständige Rasen mit dem PKW nicht die große Freiheit ist. Fahr nicht fort, bleib am Ort!, könnte auch hier stimmen.

Und ein letztes, um das zu verstärken, was mein Kollege Frizberg gesagt hat: Ich fürchte wirklich für die Betriebe in den Randlagen. Gar kein Problem für mich als Salzburger Händlerin statt aus dem Osten Österreichs aus dem bayrischen Raum zu kaufen. Das heißt, es werden sich die regionalen Probleme noch verstärken. Wir haben folgende positive Erfahrung im Salzburger Lungau: Seit es dort die Tauern Autobahn gibt, stieg das regionale Wirtschaftswachstum überdurchschnittlich, während es vorher unterdurchschnittlich stieg. 122 Prozent Erhöhung des Bruttoregionalproduktes, vorher mit 69 Prozent unter dem Durchschnitt Salzburgs. Und das Witzige dabei ist, daß die Ausländernächtigungen auch gestiegen sind in Ihrem Ort, Herr Weidinger, in St. Michael, von 1975 bis 1988, um 81 Prozent!

Meine Bitte: Ich bitte die Verantwortlichen von Bahn und in der Bundesregierung, sich auch mit einem Zeitplan festzulegen, und nicht nur uns von der Wirtschaft, unter dem Motto „friß Vogel oder stirb“, den 1. Dezember zu diktieren.

Ich möchte gerne konkret sehen, wann werden die Terminals gebaut, wann sind die Züge da, denn das Ganze ist ja nicht nur ein Transportproblem, sondern ein Verladeproblem, und das sehe ich noch gar nicht gelöst.

Ich bitte, das wirklich dem Herrn Bundesminister zu sagen. 15.15

Vorsitzender Abgeordneter **Pischl**: Danke, Frau Abgeordnete. Nächster ist Herr Abgeordneter Fritz Probst.

15.15

Abgeordneter **Friedrich Probst** (FPÖ): Meine Damen und Herren! Es ist über die Schiene sehr viel Richtiges gesagt worden, und selbstverständlich ist die Schiene ein Teil einer Lösungsmöglichkeit, aber ich betone: nur ein Teil, und das wissen wir alle, wie wir hier stehen. Wenn es uns gelingt, ein Drittel auf die Schiene zu bringen, dann haben wir schon einen großen Erfolg zu verzeichnen.

Wir wissen aber auch, daß die Hochleistungsbahn, die „Neue Bahn“, nicht nur beim

Abgeordneter Friedrich Probst

Personenverkehr ihre Nebenerscheinungen hat, sondern auch beim Transitverkehr, vor allem beim Lastenverkehr, denn die größere Geschwindigkeit, die wir uns ja alle davon erhoffen, wird natürlich mit einem ungeheuer größeren Lärm verbunden sein, mit einem geradezu gefährlichen Sog, wie wir das alle aus der Bahn kennen und vor allem wie das die Franzosen vom TGV berichten, und natürlich auch mit technischen Problemen der Sicherheit, die sich auch beim TGV zeigen, bei diesem Zug mit 300 Stundenkilometern Reisegeschwindigkeit, der eine Bremsstrecke von 4 Kilometern braucht.

Meine Damen und Herren! Und dazu kommen gewaltige Kosten. Ich will damit nicht gegen die Eisenbahn reden, ich werde sie befürworten, natürlich, und ich habe es bisher getan, aber es kommen dazu selbstverständlich die Verpflichtungen, flankierende Maßnahmen in Richtung Lärmschutz zu treffen, und die sind bisher gesetzlich nicht vorgesehen, ausgenommen beim Bundesstraßengesetz.

Die einfachste und günstigste Lösung für Tirol erscheint mir persönlich jene, die Herr Professor Lenz heute vorgestellt hat, nämlich die Elektrotraktion. Das ist so einfach und so alt — wir haben ja O-Busse in vielen Städten Österreichs laufen — daß ich sage, daß diese Überlegungen es wert sind, daß man näher drangeht und sich das anschaut.

Ich möchte jetzt als Steirer jenen Teil des Transitverkehrs besonders beleuchten, der uns Steirer betrifft, aber auch die Kärntner miteinbezieht und ein wenig auch, wie mir mein Klubkollege Dillersberger gesagt hat, die Tiroler, nämlich jenen Transitverkehr durch Österreich in Richtung Balkan, Naher Osten und auch Adria.

Dieser Transitverkehr läßt aufgrund der Tatsache, daß er zweimal die Donau kreuzt oder überquert, nur einen Schluß zu: Befassen wir uns endlich auch mit der Möglichkeit der Binnenschifffahrt. Und der will ich jetzt sehr vehement bei meiner ganzen bisher bekannten Stellungnahme für die Verlagerung auf die Schiene auch einmal das Wort reden.

Der Rhein-Main-Donau-Kanal wird 1992 fertig. Österreich ist völlig unvorbereitet darauf und schläft. Aber der ist gar nicht so wichtig für meine Überlegungen, denn jetzt schon haben wir genau zwischen Regensburg und Passau direkt an der Autobahn und an

der Donau gelegen den Donauhafen Deggen-dorf, den größten Containerhafen an der ganzen Donau, der heute schon ungemein leistungsfähig wäre. (*Abg. Dr. Keimel übernimmt den Vorsitz.*)

Der Süd-Ost-Transit, den ich gerade skizziert habe, umfaßt etwa 4,42 Millionen Tonnen pro Jahr, also das ist eine untere Zahl und die, die ich jetzt nenne, ebenfalls, das heißt, das sind im Minimum 236 000 LKWs pro Jahr Richtung Jugoslawien. Wenn es uns gelingt, ein Drittel oder bis zur Hälfte davon auf die Donau — und ich beleuchte noch, warum das möglich sein kann — zu bringen, dann kostet uns das 40 zusätzliche Schiffe, jedes rund 100 Millionen Schilling, macht 4 Milliarden Schilling. Und jetzt erinnern Sie sich an die Zahlen, die Sie bisher gehört haben, die um ein Vielfaches höher liegen.

Damit können wir Ro-Ro-Verkehr, das heißt also Sattelaufliederverkehr auf Schiffen, können wir Containerverkehr betreiben und können endlich auch beginnen, Stückgut statt Schüttgut auf Donauschiffen zu transportieren, denn ein Ro-Ro-Schiff allein kann pro Jahr 3 000 Sattelaufliederver transportieren. Und das ist eine gewaltige Zahl. Das heißt, ein Motorschiff ohne Koppelverband, also nur das Motorschiff, kann 50 bis 100, je nach Größe des Schiffes, LKWs auf einmal transportieren. Ich wiederhole: 50 bis 100!

Und noch eine Zahl, damit Sie wissen, wovon ich rede: Linz und die UdSSR haben sehr enge wirtschaftliche Kontakte. Dorthin braucht ein Schiff im Schnitt fünfzehn Tage. Mit dem LKW schaffen sie die gleiche Strecke leicht in fünf Tagen. Der Unterschied liegt in den Kosten, liegt in der Sicherheit, liegt in der Umweltbelastung und liegt in der Tatsache, daß sie mit dem Schiff wirklich keinerlei Risiko haben. — Wann haben wir das letzte Mal von einem Donauschiffunglück gehört?

Es wäre ungeheuer wichtig — und das ist hier auch schon angeklungen, ich möchte das noch einmal unterstreichen —, endlich für Österreich einen Generalverkehrsplan unter Einbeziehung des Verkehrsweges Donau zu erstellen. Und der fehlt bisher, denn derzeit werden auf der Donau vom österreichischen Quellverkehr ganze 0,5 Prozent befördert, während es in Italien 10 Prozent, in Jugoslawien 5 Prozent vom Gesamtverkehr sind. Das sind also wirklich beschämende Daten.

Abgeordneter Friedrich Probst

Besonders positiv an meinen Überlegungen, meine Damen und Herren, und das sage ich in Richtung Bürgerinitiativen: Das, was ich hier vorschlage, kann stattfinden ohne irgendeine Änderung des derzeitigen Zustandes der Donau. Das heißt, es muß nichts zerstört werden, und wir haben die umweltfreundlichste Art des Transportes überhaupt.

Wenn es größere, neuere Schiffstypen braucht, dann haben wir die Möglichkeit mit dem System, wie es in Japan gepflogen wird, dem Katamaran. Das sind Schiffskonstruktionen mit weniger Tiefgang, weniger Uferwellerregung und vor allem mit größerer Geschwindigkeit. Es sind heute schon Schiffe unterwegs, also Großschiffe in dieser erforderlichen Bauart mit 40 bis 60 Stundenkilometern. Bitte, Tirol 60 Stundenkilometer LKW-Höchstgeschwindigkeit! Das heißt, wir können mit größerer Geschwindigkeit und günstigerer Energienutzung diese Schifffahrt betreiben.

Jetzt zum Abschluß, meine Damen und Herren, noch drei Zahlen, die Sie bitte ein wenig nachdenklich machen sollen: Mit 1 PS können wir auf der Straße ganze 150 Kilogramm befördern. Mit 1 PS können wir auf der Schiene immerhin 500 Kilogramm befördern. Mit 1 PS können wir auf dem Wasser 4 000 Kilogramm befördern.

Ich glaube, das sollte uns nachdenklich stimmen. Mein Appell an den Herrn Bundesminister und an Sie, meine Damen und Herren, ist, endlich diese günstigste und vor allem die allerzukunftsträchtigste Verkehrsmöglichkeit auch ins Auge zu fassen, denn heute hat den ganzen Tag noch keiner der Vorredner hier auch noch eine Sekunde an diese billige, günstige und unschädliche Möglichkeit gedacht. 15.22

Vorsitzender Abgeordneter Dr. Keimel:
Danke, Herr Abgeordneter Probst.

Bitte, Herr Elmar Niederkofler aus Tirol.

15.22

Elmar Niederkofler (Komitee „Baumkirchen“ und „Aktion Umwelt Tirol“): Sehr geehrte Damen und Herren! Ich komme vom Komitee „Baumkirchen“, bin dort geschäftsführender Obmann und gleichzeitig der Vorsitzende der Dachorganisation „Aktion Umwelt Tirol“. In der Dachorganisation Umwelt Tirol sind integriert das Komitee Baumkir-

chen als die stärkste Einzelinitiative Tirols, ebenfalls das Komitee Jenbach und, grenzüberschreitend, das Komitee Eisacktal aus Südtirol.

Aus unserer Sicht möchte ich unsere Probleme kurz darlegen: Wir sind entstanden seinerzeit aus dem Problem des Lokwechselbahnhofes, aus dem Problem der Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Wir sind prinzipiell dafür, aber nicht um jeden Preis und nicht so, wie es derzeit gehandhabt wird. Es kann nicht der Wahrheit letzter Schluß sein, daß wir hier Akzente setzen, ohne daß wir das Gesamtkonzept kennen.

Ich glaube, kein Häuslbauer ist bereit, eine Stiege hineinzusetzen auf einen Grund, ohne zu wissen, wie es drumherum ausschaut. So schaut es derzeit bei der Umfahrung Innsbruck aus, daß man weder die südliche noch die nördliche Zulaufstrecke kennt. Aus dem Grund bitte ich, in der Richtung vorweg sagen zu dürfen, damit ich es ja nicht vergesse: Einer der wichtigsten Punkte für uns ist, die Umfahrung Innsbruck sofort zu stoppen, bis ein Gesamtkonzept geklärt wird. Es sollte dann später kein Präjudiz sein für eine weitere Transitgelegenheit, die das Land Tirol weiter belastet anstatt entlastet.

Ich darf zu meinen Vorrednern, gerade zum letzten Vorredner sagen, wenn ich gleich darauf eingehen darf: Wir wissen, daß Schifftransporte in Amsterdam, Rotterdam gelöscht werden, durch die Alpen gekarrt werden und in Genua wieder auf das Schiff gehen. Hier scheint mir auf jeden Fall . . . (*Zwischenruf des Abg. Probst.*) Richtig, richtig! Mir scheint hier auch ein wichtiger Akzent zu sein, daß man mit entsprechendem Druckmittel die Waren auf den Schiffen beläßt und sie nicht über die Alpen durchplagt und die dortige Bevölkerung damit belästigt.

Nun zur Sache an und für sich: Ich möchte mich bedanken, daß ich die Gelegenheit habe, hier im Parlament zu sprechen. Ich möchte auch der Freiheitlichen Partei Österreichs danken, daß ich durch einen Trick die Gelegenheit habe, hier zu sprechen, da wir sonst nicht die Möglichkeit gehabt hätten, hier im Parlament vorzusprechen.

Unsere Transitbelastung, möchte ich vorweg sagen, ist, glaube ich, schon ausreichend erwähnt worden, daß wir hier extrem belastet

Elmar Niederkofler

sind und die Natur weitere Belastungen nicht mehr verträgt.

In diesem Sinne wissen wir, daß wir in Tirol in etwa 90 Prozent – ich möchte betonen: 90 Prozent! – Auslandstransit haben. Das heißt, in etwa 10 Prozent hausgemachten Transit, österreichischen Transit, und 90 Prozent Auslandstransit. Damit ist jede Investition, die wir in Tirol setzen, zu 90 Prozent ein Geschenk ans Ausland. Daher ist uns das ein wichtiges Anliegen, daß wir dieses Geschenk hier entsprechend konsequent und nutzbringend einsetzen.

Professor Lenz hat richtig gesagt: Die Verlagerung auf die Schiene bringt ein neues Problem an Lärm. Professor Knoflacher hat uns mit einem Gutachten attestiert, daß wir heute bereits im Raum Baumkirchen mit einem Dauerschallpegel von 72,6 Dezibel belastet werden, ein Spitzenwert von 96 Dezibel gemessen wurde. Anlässlich der „Argumente“-Sendung am 6. März 1988 wurde mir vorgehalten, daß die 93 Dezibel falsch wären. Inzwischen haben wir gemessen: es waren 96 Dezibel Spitzenwerte!

Wenn die Bahn ausgebaut wird, die Umfahrung Innsbruck steht, dann haben wir im Raum Baumkirchen, wenn keine Lärmschutzmaßnahmen gesetzt werden, 79,2 Dezibel. Das ist um das Fünfzehnfache zuviel als das heute Erlaubte für ein ländliches Wohngebiet. Das sind die Gründe, warum wir nicht schrankenlos oder kommentarlos einer Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene zustimmen können.

Wir sind aber keine Initiative, die nur sagt, das darf man nicht tun, sondern wir suchen auch nach Lösungen. Ich möchte auch gleich konkret darauf eingehen. Weil die Zeit so kurz ist, kann ich leider unseren Forderungskatalog nicht vorlesen. Ich kann den speziellen Forderungskatalog über Gefahrguttransporte auch nicht entsprechend vortragen, obwohl ich von der Feuerwehr bin und teilweise involviert war in den Giftunfall. Aber die anderen Punkte sind mir noch zu wichtig. Wer Interesse hat, dem kann ich gerne diese Unterlagen zur Verfügung stellen.

Um den Transitverkehr durch Tirol oder auch Österreich entsprechend bewältigen zu können, sehen wir den Zwang einer sogenannten neuen Trasse, die umweltverträglich, wirtschaftlich und verkehrstechnisch tragbar sein muß. Das ist für uns die EG-Tunnel-

Kette, die weniger kostet als der Brenner-Basistunnel alleine, obwohl die Tunnelkette länger ist als der Brenner-Basistunnel. Die Tunnelkette ist in einem kürzeren Zeitraum fertig als der Brenner-Basistunnel, weil man mit Maschinen aufbrechen kann. Damit ist auch dem Land oder dem Volk entsprechend besser gedient.

Dazu braucht man des weiteren entsprechendes Material, das ist das RCTS-Containertragwagen-System, wo man einen kompletten Containerzug in nur drei Minuten entladen oder beladen kann. Dasselbe gilt auch für den PKW; daß der PKW letztendlich auch abgeschafft werden könnte durch Gepäckscontainer, wäre eine weitere Möglichkeit.

Der dritte Punkt, der uns sehr wichtig erscheint, ist die Änderung des Systems. Die Bahn hat sich bewährt in der Bewältigung des Transports von A nach B, aber nicht drumherum. Eine deutsche Studie hat ergeben, daß in Deutschland die Ware zu zirka 90 Prozent manipuliert und nur zu 10 Prozent gefahren wird. Daher ein wichtiger Punkt: Gibt man die 90 Prozent der Privatwirtschaft, dann funktioniert es. Die Privatwirtschaft wird im umgekehrten Wege an Anteil verlieren, und den bekommt sie so dazu.

Ich möchte generell auch dazu noch erwähnen: Man kann nicht nur gegen die Wirtschaft schimpfen, denn wir alle leben ja auch von der Wirtschaft, aber die Wirtschaft lebt auch von uns. Wir haben eine gegenseitige Abhängigkeit und werden in der Richtung sicherlich nicht nur auf einen Partner schimpfen können, nur müssen Ökologie und Ökonomie zusammenpassen.

Ich bin schon so gut wie am Schluß. Ich höre die mahnende Glocke. Ich möchte nur sagen: Um das Ganze bewältigen zu können, bedarf es eines Sonderbeauftragten und nicht einer geheimen Machbarkeitsstudie, an die man nicht herankommt, sondern eines Sonderbeauftragten, der imstande ist, die ganze Sache zu überblicken und entsprechend zu koordinieren.

Ich darf zum Abschluß noch sagen: Wir sehen in einem Nachfahrverbot, in Überholverboten oder weiß Gott, was da immer noch kommen sollte, keine Lösung, sondern das ideale Druckmittel, um unsere Forderung, den Transit aus Tirol herauszubekommen,

Elmar Niederkofler

durchzusetzen, das Druckmittel zur großen Lösung, und deshalb sagen wir: Ja zur Schiene, aber nicht um jeden Preis. Nur wenn Trasse, Material und System mit den künftigen Erfordernissen für Mensch, Natur, Verkehr und Wirtschaft im Einklang stehen, dann erst sagen wir: Ja zum Verkehr.

Damit bin ich schon am Ende. — Danke vielmals. 15.29

Vorsitzender Abgeordneter Dr. Keimel: Danke, Herr Niederkofler.

Ich möchte eines feststellen, damit es nicht im Raum stehenbleibt. Im Parlament müssen nicht Tricks verwendet werden, Herr Niederkofler, damit Sie hier zu einer Vorsprache kommen. Ich möchte sehr klar hier feststellen: Die Präsidiale hat — genauso wie zehn Abgeordnete von einer Partei kommen können — damals zehn Vertreter von Bürgerinitiativen bestimmt, die sich mit Transitverkehrsproblemen befassen. Die Nominierung erfolgt durch gemeinsamen Beschluß der Vereinsvorstände der mit diesem Thema befaßten polizeilich gemeldeten Vereine, in Tirol drei, Salzburg drei, Oberösterreich einer, Steiermark zwei und Kärnten einer.

Es war Angelegenheit dieser Bürgerinitiativen, aus sich selbst heraus die Vertreter zu benennen. Ich möchte das noch einmal hier klarstellen. Dieser Ton ist nicht angebracht, schon gar nicht, wenn das so mit Trick und so weiter in Zusammenhang gebracht wird. Es haben die Vereine selbst die Möglichkeit gehabt, Vertreter zu benennen. Ich behaupte jetzt auch nicht, wenn es in Tirol zehn oder fünfzehn gibt und nur drei damit befaßt waren, daß Sie hier irgend jemanden ausgepickt haben, sondern ich glaube, das ist ordnungsgemäß durchgeführt worden. Das zur Klarstellung.

Ich bitte nun Herrn Abgeordneten Robert Strobl.

15.30

Abgeordneter Robert Strobl (SPÖ): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich glaube, mit Trick können wir die Transitfrage nicht lösen. Diese so wichtige Transitfrage ist so viel diskutiert worden, daß man schon fast feststellen könnte: Ist nicht zuviel diskutiert worden und zuwenig an Erfolgen erzielt worden?

Wir wissen, daß Tirol im Transitverkehr mit Abstand das meistbetroffene Bundesland ist. Vor Jahrzehnten hat es noch geheißen: Wo Verkehr ist, ist Leben. Heute ist es aber so: Wo so viel Verkehr ist, wie bei uns in Tirol, da gibt es bald kein Leben mehr.

Ich habe auch volles Verständnis für die betroffene Bevölkerung entlang der Transitrouten, wenn sie nicht mehr bereit ist, die Lärm- und Schadstoffbelastungen hinzunehmen, und teilweise zur Selbsthilfe schreitet. Wenn wir nur die Ziffern des Jahres 1988 im Transitverkehr, im Nord-Süd-Verkehr, vergleichen, dann stellen wir fest, daß der Verkehr um 3 Prozent zugenommen hat, das sind umgerechnet 32 000 LKW mehr, insgesamt 1 060 000 LKW, 10 Millionen PKW. Damit kann man ermesen, wie stark die Bevölkerung belastet ist.

Zur Verbesserung der Situation sind kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen notwendig. Heute — und ich stehe dazu — müssen wir auch als Abgeordnete feststellen, daß wir vielleicht nicht mit der entsprechenden Härte, Ausdauer und Konsequenz an der Lösung gearbeitet haben. Wir haben viele Vorschläge, viele Besprechungen, Versuche gestartet. Ich komme noch in meinen Ausführungen darauf zu sprechen, wie schwierig es manchmal ist, einen kleinen Schritt zu tun, um Verbesserungen zu erzielen. Aber für die Entscheidungen all dieser Maßnahmen sind ja politische Mehrheiten notwendig.

Da möchte ich schon festhalten, daß gerade in Tirol der sozialistische Abgeordnetenklub in der letzten Funktionsperiode fünfmal den Antrag auf ein Nachtfahrverbot gestellt hat, auch wir in der Arbeiterkammer haben viermal einen Antrag gestellt. — Wurde von der Mehrheit abgelehnt. Auf alle Fälle stellen wir fest, daß der 12. März, ein bestimmtes Datum, seine Wirkung nicht verfehlt hat und auch ein Umdenken eingetreten ist. Das, glaube ich, ist in unser aller Sinn.

Es ist leider Herr Bundesminister Streicher nicht anwesend, ich glaube, man sollte ihm auch hier den Dank aussprechen, daß er konsequent und auch mit einer Fixierung die Entscheidung über das Nachtfahrverbot getroffen hat. Es gab Leute, die geglaubt haben, auch wenn eine Entscheidung im Land fällt, wird Minister Streicher dieses Nachtfahrverbot nicht verordnen. Heute soll man nicht so tun: Wenn es früher Schwierigkeiten gegeben hat, die steckt man weg, geht zur

Abgeordneter Robert Strobl

Tagesordnung über. Es gibt noch vieles zu tun.

Sehr geschätzte Damen und Herren! Es ist die Zeit kurz, aber ich möchte im Telegrammstil schon sagen: Wir haben im Jahre 1986 als sozialistische Abgeordnete des Landes Tirol einen Entschließungsantrag mit zehn Punkten eingebracht, in dem das Nachtfahrverbot enthalten war. Im Jänner 1987 hat die FPÖ einen Entschließungsantrag eingebracht, auch mit ungefähr zehn Punkten, das Nachtfahrverbot nicht enthalten. Wir haben viele Sitzungen gehabt. Wir haben eine Verkehrstagung in Feldafing gehabt, und alle wissen, die Abgeordneten aller Parteien, die teilgenommen haben, welche Gespräche wir geführt haben mit den Deutschen.

Es kam im Jahr 1987 — das glaube ich, ist erfreulich, viele wissen es nicht oder haben es nicht so registriert — zum Beschluß der 14. Straßenverkehrsordnungs-Novelle. § 43 Abs. 2 ist für mich der sogenannte Umweltschutzparagraph, weil er die Möglichkeit gibt, in gewissen Streckenabschnitten und so weiter Verordnungen zu erlassen.

Es wurde der Fahrtenschreiber eingeführt. Ich gehöre zu jenen, die die Initiative dazu ergriffen haben, und als ich mit Minister Streicher wegen der Einführung des Fahrtenschreibers gesprochen habe, hat er zu mir gesagt: Lieber Freund! Das, was dir heute einfällt, habe ich auch schon bei den Koalitionsverhandlungen gewußt. Aber ein Njet war dort. Es ist dann mühselig gelungen, und zwar in zwei Schritten, die Bestimmung für den Fahrtenschreiber einmal für die Autobahnen und dann im Jahr 1988 für alle Straßen einzuführen.

Wir haben einen Unterausschuß eingesetzt, und dieser Unterausschuß hat im Ergebnis eine Entschließung mit sechs Punkten erbracht. Da sind diese abgasarmen LKW schon beinhaltet. Nun ist die Zeit nicht stehengeblieben, und es gab ziemlich schnelle Entwicklungen, die zum Positiven geführt haben.

Aber nun ein paar Worte noch, auch wenn die Zeit noch so drängt, zur Mautpolitik. Das war doch etwas, was von vielen kritisiert worden ist. Man hat die Jahresmautkarte von 17 000 auf 25 000 S erhöht, bevor aber die Erhöhung eingetreten ist, hat die Frächterinnung alle angeschrieben, kauft im heurigen Jahr für das nächste Jahr zum gleichen Preis.

Es gab halt wieder ein Aufstoßen, und man hat dann die Jahresmautkarten abgeschafft und die 100-Punkte-Karte geschaffen. Wenn man nun das preislich vergleicht, so kostet eine Fahrt nur 208 S, weil der Käufer vorsteuerabzugsberechtigt ist. Das, meine Damen und Herren, kann nicht Sinn und Zweck sein, daß man in diesen so sensiblen Transitfragen etwas unterläuft.

Die Verwiegestation in Kufstein ist notwendig. Wir haben den Neubau gefordert. Unser Landeshauptmann-Stellvertreter Tanzer hat verfügt, daß die 10 Prozent Überladung auf fünf zurückgenommen worden sind. Nur muß man halt schon wissen, daß das für das Land auch an die 100 Millionen Schilling Einnahmen waren. Irgendwo muß man das in allen Fragen wirklich aussprechen.

Meine Damen und Herren! Es gibt nur eine Alternative in der Transitfrage, das ist die Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Nur kann man heute nicht sagen, die ÖBB muß bis zum 1. Dezember alle Voraussetzungen schaffen, daß das möglich ist. Wir haben mit 1. März die rechtliche und finanzielle Voraussetzung geschaffen durch das Hochleistungsstreckengesetz und durch die ASFINAG-Gesetznovelle, und nun höre ich, daß es schon wieder Schwierigkeiten gibt bei der Verordnungserlassung. Ich würde schon bitten, daß man nicht immer Schwierigkeiten macht, sondern daß man jetzt das, was beschlossen ist, umsetzt, um die Bahn entsprechend zu modernisieren.

Es gibt nur eine Möglichkeit, und zwar, daß wir die Verkehrsprobleme gemeinsam lösen. Man sollte nun die Österreichischen Bundesbahnen, nachdem die rechtliche Voraussetzung gegeben ist, arbeiten lassen.

Herr Bundesminister Streicher hat heute in seinen Ausführungen auch gesagt, wenn der Brenner Flachbahntunnel kommt, ist eine Planungs- und Finanzierungsgesellschaft notwendig, ob jetzt eine österreichische oder eine internationale. Aber eine Übertragung der Betriebsführung, oder gar, daß man eine Marketinggesellschaft für 50 Kilometer im Tunnelbereich braucht, das, glaube ich, ist sicher nicht notwendig. Das können die österreichischen oder italienischen Eisenbahnen genauso durchführen, wenn die Fracht irgendwo in Deutschland oder weiter unten in Italien auf die Bahn kommt und entsprechend befördert wird.

Abgeordneter Robert Strobl

In diesem Sinne, glaube ich, muß man sagen, man soll alles daransetzen, um wirklich die Österreichischen Bundesbahnen so auszubauen, daß die Voraussetzungen gegeben sind, einen Großteil der Fracht zu übernehmen.

Gestatten Sie mir noch eine kurze Aussage. Es gibt eine Zeitung, eine Wochenzeitung für Europäer, das sogenannte „Luxemburger Wort“. In der Ausgabe vom 15. 6. steht — ich will nur einen kurzen Ausschnitt daraus zur Kenntnis bringen —, und das besagt eigentlich viel:

„Die geplante Einführung eines LKW-Nachtfahrverbots in Österreich ist die Quittung für dreißigjährige Versäumnisse der EG-Verkehrsminister. Aus nationaler Engstirnigkeit war es der EG-Kommission bis 1987 sogar ausdrücklich untersagt, mit der Schweiz und Österreich, die fast den ganzen explosionsartig angestiegenen Nord-Süd-Güterverkehr der EG aufnehmen mußten, über die daraus entstehenden Verkehrs- und Umweltprobleme zu verhandeln.“

Ich glaube, wir tun alles, und nun, ist auch einmal die EG am Zug, daß man diese Frage richtig behandelt und daß nicht wir, Österreich, das Durchhaus für Gesamteuropa sind.
— Danke. 15.38

Vorsitzender Abgeordneter Dr. Keimel: Danke, Herr Abgeordneter Strobl. Im Sinne der Gleichberechtigung hat er auch überzogen. Aber ich bitte jetzt im Interesse aller Teilnehmer, im Interesse aller, die hier noch folgen, daß man möglichst die Zeit einhält, damit alle noch auch bei entsprechender Anwesenheit drankommen.

Herr Abgeordneter Dr. Dillersberger, bitte.

15.38

Abgeordneter Dr. Siegfried Dillersberger (FPÖ): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Lassen Sie mich zunächst die Ausführungen des Herrn Niderkofler aufklären. Er ist von den Tiroler Bürgerinitiativen nicht namhaft gemacht worden und ist daher von der Freiheitlichen Partei auf ihr Kontingent der Fachleute genommen worden. Das, glaube ich, wollte er zum Ausdruck bringen.

Nun zur Sache, meine Damen und Herren! Es wird sicherlich heute hier nicht die Zeit dazu sein, Ihnen die Vorstellungen der Frei-

heitlichen Partei im Transitverkehrsbereich zur Gänze nahezubringen. Wir haben das in zahlreichen Anträgen versucht, die wir in der vergangenen Legislaturperiode zum Teil gemeinsam mit der Sozialistischen Partei und in dieser Legislaturperiode zum Teil allein, zum Teil mit allen anderen Parteien gemeinsam, eingebracht haben. Ich möchte nur nicht die Ausführungen des Herrn Kollegen Strobl im Raum stehenlassen, daß der Unterausschuß, der über die vielen freiheitlichen Anträge eingesetzt worden ist, seine Arbeit beendet hätte. Er hat einmal ein Zwischenergebnis gebracht, aber beendet ist die Arbeit noch lange nicht, und ich möchte die Beendigung dieser Arbeit hier anmahnen.

Meine Damen und Herren! Wir können feststellen, daß einiges von dem, was wir in die Diskussion eingebracht haben, sich zu verwirklichen beginnt. Wir haben in einigen Bereichen, zuletzt auch anlässlich der dringlichen Anfrage, die die Freiheitliche Partei zum Transitverkehr in der letzten Nationalratssitzung eingebracht hat, eine einhellige Meinung erarbeiten können, aber es gibt noch sehr, sehr viel zu tun, und daß der Teufel im Detail liegt, hat uns ja der Herr Dr. Kubek, ein Mann aus der Praxis, hier eindrucksvoll dargelegt.

Daß der Teufel im Detail liegt, ergibt sich aber auch daraus, daß ich heute feststellen muß, daß der damalige Verkehrsminister Laccina im Jahre 1984 eine Studie „Transitkorridore — eine Umweltinitiative“ präsentiert hat, in der er bis 1989, also bis heuer, die Verlagerung der Hälfte des Gütertransits von der Straße auf die Schiene versprochen hat. Deshalb, weil dieses Versprechen nicht eingehalten wurde, sind die Menschen in unserem Bereich sensibel geworden, ich kann hier ja einiges dazu beitragen, da ich 13 Jahre lang Bürgermeister der „Transithauptstadt“ — wenn ich das so sagen kann — Kufstein gewesen bin.

Ich bedaure es gemeinsam mit den Vertretern der Bürgerinitiativen außerordentlich, daß, wenn auch entschuldigt, die Herren Bundesminister nicht mehr hier sind.

Ich hätte mich gerne mit dem Herrn Bundesminister Dr. Schüssel darüber unterhalten, ob es wirklich sein Ernst ist, daß er die Öko-Maut dazu verwenden will, Flüster-LKWs zu finanzieren.

Abgeordneter Dr. Siegfried Dillersberger

Ich hätte mich gerne mit dem Herrn Landeshauptmann Partl darüber unterhalten, ob er wirklich die Meinung aufrechterhalten will, die er heute früh in den Raum gestellt hat, daß er seit 17 Jahren eine neue Bahnlinie durch Tirol angepeilt hätte. Ich weiß, daß es bis vor kurzem darum gegangen ist, neue Straßen durch Tirol zu bauen. Und ich hätte mich mit dem Herrn Landeshauptmann Partl auch gerne darüber unterhalten, warum er heute hier Tempo 80/100 für die Transitstrecken in Tirol verschwiegen hat, ob er sich allenfalls von dieser seiner Meinung verabschiedet hat.

Ich hätte mich auch gerne mit dem Herrn Bundesminister Dr. Streicher darüber unterhalten, was er von Tempo 60 für LKWs auch bei Tag hält und wann er endlich, auch ange-mahnt von seinem Koalitionspartner, das wirkliche Verkehrskonzept für diese Republik vorlegt.

Ich hätte auch ganz gerne ein Wort zu Herrn Professor Gehmacher gesagt, der gemeint hat, man kenne nicht so genau die Daten. Wir wissen es natürlich genau. Wir haben diese Umfragen in Tirol gemacht und wissen, daß über 80 Prozent der Bevölkerung den Transitverkehr als ein ungeheuer wichtiges Problem ansehen, und wir können sagen, daß zum Beispiel in Kufstein sogar mehr als die Hälfte der Wahlberechtigten zu einer entsprechenden Initiative auf das Gemeindeamt gegangen sind und sich haben eintragen lassen. Also es ist nicht so, daß man hier nicht wüßte, wie die tatsächliche Situation ist.

Aus den heutigen Diskussionsbeiträgen, insbesondere den Referaten von Regierungsseite, ist nach meiner Auffassung klargeworden, meine Damen und Herren, daß es tatsächlich so ist, daß kein Konzept vorliegt. Wir haben heute sehr viel über den LKW-Transit gesprochen. Es ist gar nichts gesprochen worden – wenn ich von Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Gasteiger, dem ich dafür danken möchte, absehe – über den PKW-Transit. Ich habe gehört, daß man die Maut für Omnibusse zu ermäßigen beabsichtigt – eine Maßnahme, die in Tirol auf schärfsten Widerstand stoßen sollte. Wir müssen doch, meine Damen und Herren, wenn wir den Transitverkehr prügeln, nicht nur den LKW prügeln, sondern vor allen Dingen auch den PKW beachten und die Omnibusse prügeln, auch uns selbst prügeln und uns selbst einmal fragen, was wir im eigenen Haus besser machen können, gerade

wenn ich an das Land Tirol denke und die Tatsache, daß es noch immer keinen entsprechenden Taktverkehr der Eisenbahn zwischen dem Tiroler Unterland und der Landeshauptstadt gibt.

Meine Damen und Herren! Wir können feststellen, daß die heutige Enquete sicherlich nicht mehr sein konnte, von unserer Seite aus gesehen, als das Aufzeigen von Entwicklungen. Es hat sich hier sicherlich keine Situation ergeben, daß wir resümierend sagen könnten, wir sind wirklich einen guten Schritt weitergekommen, dennoch könnte uns diese Enquete nach meiner Auffassung in dem Sinn, den wir der Transitverkehrsdiskussion beilegen wollen, nämlich aus der Transitverkehrsproblematik ein nationales Anliegen zu machen, einen Schritt weiterbringen.

Ich darf hier noch einmal sagen, meine Damen und Herren, daß wir glauben, daß es notwendig ist, das ökologische Kontingent zu definieren, das, was unserem Land an Belastung zumutbar ist, und daß wir, ausgehend von diesem ökologischen Kontingent, dann die einzelnen Maßnahmen setzen müssen, was wir gemeinsam mit den Bürgerinitiativen, mit den beteiligten Bürgern tun sollen. Wir haben vorgeschlagen, entsprechende Transitverkehrsausschüsse, Beiräte auf Gemeinde-, Landes- und Bundesebene einzusetzen, die sich permanent über dieses Thema unterhalten und miteinander sprechen.

Ich bin am Schluß, Herr Vorsitzender! Das Herz wäre mir zwar noch sehr, sehr voll, und ich würde auch gerne hier die konkreten Vorstellungen darlegen. Ich glaube, daß wir zum Schluß sagen sollten: Setzen wir diesen Dialog, der heute hier erstmals auf parlamentarischer Ebene begonnen worden ist, fort und versuchen wir, die Dinge in dem Sinne zu bewegen, daß wir auf der Basis eines gesamtösterreichischen Verkehrskonzeptes, das wir gemeinsam zu erarbeiten haben, auch die Transitproblematik in dem Sinne lösen, daß eine große, eine neue, eine großzügige internationale Verkehrsverbindung geschaffen wird, die – ganz gleich, ob ein Tunnel oder mehrere Tunnels, ob eine völlig neue Technologie, die auch heute hier angesprochen worden ist – das Problem in dem Sinne löst, daß die Belastung für die Menschen in unserem Land kleiner und damit zumutbar wird.

15.46

Vorsitzender Abgeordneter Dr. Keimel

Vorsitzender Abgeordneter Dr. Keimel: Danke, Herr Dr. Dillersberger. Bitte, Herr Landesrat Dr. Pühringer.

15.46

Landesrat Dr. Josef Pühringer (Oberösterreich): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Als Vertreter der Oberösterreichischen Landesregierung erlaube ich mir, um in gebotener Kürze zu bleiben, nicht nochmals die sicherlich berechtigten allgemeinen Forderungen, die heute im Zusammenhang mit dem Transitverkehr genannt wurden, zu wiederholen. Ich möchte nur eines nochmals deutlich hervorstreichen: Wir brauchen ein gesamtösterreichisches Verkehrskonzept. Die Vorgänge, Handlungen rund um die Einführung des LKW-Nachfahrverbotes haben dies deutlich gezeigt. Unsere Verkehrspolitik muß im gesamten schlüssig sein und darf nicht in einem Aneinanderreihen von Einzelmaßnahmen bestehen.

Ich bin mit einem Vorredner vollinhaltlich einverstanden, der gesagt hat, es muß auch der Verkehrsweg Donau in dieses Konzept miteinbezogen werden. Aus oberösterreichischer Sicht ist natürlich dieser Aspekt besonders interessant. Ich ersuche aber heute schon, bei der Erstellung dieses Konzeptes die Ländervertreter miteinzubeziehen.

Verweisen möchte ich auf die von der Oberösterreichischen Landesregierung und dem Landtag einstimmig verabschiedeten Resolutionen und Beschlüsse, die sich für den raschen Ausbau der Pyhrn-Bahn aussprechen, um die Transitroute Pyhrn auf der Straße entsprechend zu entlasten. Besonders aktuell ist diese Forderung, weil 1990 die Innkreis Autobahn fertiggestellt sein wird. Die Deutschen sind ebenfalls mit der Autobahn an unserer Landesgrenze, und besonders aktuell wird diese Forderung, wenn auf steirischer Seite eben auch die Pyhrn fertig ist.

Ich darf nur feststellen, daß mir die Forderung an die Österreichischen Bundesbahnen, hier auszubauen, berechtigt erscheint, weil ohnedies in den letzten 25 Jahren die Österreichischen Bundesbahnen gerade in Oberösterreich in die Verbesserung der Infrastruktur nicht allzu viel investiert haben. Außerdem scheint uns in Oberösterreich die Verbesserung der Infrastruktur auf der Pyhrn-Strecke wesentlich notwendiger zu sein als der Ausbau der Hochleistungsstrecken.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn das Schlagwort „auf die Schiene statt auf die Straße“ inhaltlich erfüllt werden soll, dann muß die Bahn attraktiver werden, damit sie angenommen wird.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Oberösterreich hat in der letzten Regierungssitzung beschlossen, eine umfassende Verkehrsstudie in Auftrag zu geben, insbesondere um für die Dimensionierung der Pyhrn Autobahn handfeste Unterlagen auf dem letzten Stand zur Verfügung zu haben, und ich hoffe, daß wir damit einen Beitrag leisten, um die Debatte um die Pyhrn Autobahn von der emotionalen Ebene wieder auf die sachliche Ebene zurückzuholen. Dies scheint mir notwendig zu sein.

Herr Heikenwälter, ich darf Ihnen eines sagen: Niemand in der Oberösterreichischen Landesregierung baut Autobahnen und Straßen, weil er ein Autobahnfetischist oder ein Betonierer ist. Ich glaube, wir sollten die Straßen- und Verkehrsdebatten sachlicher führen als in der Vergangenheit, denn letztlich geht es darum, daß das Notwendige wirklich getan wird.

Ich begrüße ausdrücklich die Öko-Maut des Herrn Ministers Schüssel auch im Sinne des Verursacherprinzips. Ich bitte jedoch, bei der Vergabe der Mittel zur Setzung von Umweltmaßnahmen entlang der Transitstrecken auf die oberösterreichischen Autobahnen nicht zu vergessen, die zwar keine Gesellschaftsstrecken darstellen, aber sehr wohl auch vom Transitverkehr betroffen sind. Ich denke hier insbesondere an die West Autobahn und an die Innkreis Autobahn. Eine Prioritätenliste werde ich am kommenden Montag dem Herrn Bundesminister übergeben.

Abschließend noch ein spezielles Umweltanliegen, auf das ich hinweisen möchte. Universitätsprofessor Dr. Lenz hat heute schon über die technischen Möglichkeiten zur Verringerung der Umweltbelastung referiert. Ich würde es sehr begrüßen, wenn unsere LKW-Hersteller den lärmarmen LKW zugleich mit dem abgas- oder emissionsarmen LKW auf den Markt bringen würden.

Im Entwurf zur 28. Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung stehen ja bereits Abgasgrenzwerte: Kohlenmonoxid 4,9 Gramm, Kohlenwasserstoffe 1,2 Gramm, Stickoxide 9 Gramm und partikelförmige

Landesrat Dr. Josef Pühringer

Emissionen 0,7 Gramm. Diese Grenzwerte entsprechen den in den USA für das Modelljahr 1990 geltenden Vorschriften. Die Schweiz wird diese Werte voraussichtlich mit 1. Oktober 1991 für alle LKW einführen. Eine Vorverlegung wird in der Schweiz noch diskutiert.

Nach den Angaben der Steyr-Werke, die von mir befragt wurden, entsprechen diese Grenzwerte dem Stand der Technik. Und es wurde wiederholt heute zum Ausdruck gebracht, daß das, was dem Stand der Technik entspricht, auch tatsächlich realisiert werden soll.

Aus der Sicht der Luftreinhaltung scheint es vordringlich zu sein, diese Grenzwerte ohne Abstriche so rasch als möglich festzusetzen und durchzusetzen.

Dabei soll die Zulassung auf den Transitstrecken in der Nacht als Ausnahme vom Nachtfahrverbot nur ein erster Schritt sein. Wegen des großen Anteils des Schwerverkehrs an der Luftbelastung vor allem im dichtbesiedelten Raum, ist die möglichst rasche Einführung dieser Grenzwerte für alle LKW aus unserer Sicht notwendig. — Ich danke für die Aufmerksamkeit. 15.53

Vorsitzender Abgeordneter Dr. Keimel: Herr Landesrat Dr. Pühringer, besten Dank, auch für die exakten fünf Minuten.

Nun Frau Barbara Stangel, bitte.

15.53

Barbara Stangel (Bürgerinitiative „Schönes Ennstal“, Steiermark): Seit sechs Jahren tritt die Bürgerinitiative „Schönes Ennstal“ für eine Entlastung des Ennstales vom Straßen transit durch verkehrspolitische Maßnahmen wie etwa Nachtfahrverbot ein.

Die jüngsten Vorstöße in dieser Richtung, Nachtfahrverbot auch für die Ennstal Bundesstraße, zeigen uns, daß wir mit unseren Vorschlägen und Forderungen auf dem richtigen Weg waren. Umsomehr kann auch angenommen werden, daß unser Engagement gegen eine Enns-Trasse ebenfalls verkehrspolitisch weitsichtig ist, zumal diese Enns-Trasse nicht nur ökologisch unverantwortbar ist, sondern auch in bezug auf Unfallschwere, Fremdenverkehr und die von Ennstaler Bauern geplante öko-soziale Landwirtschaft, Projekt Öko-Milch, völlig unannehmbar ist.

Dies ist nicht die Privatmeinung der BI „Schönes Ennstal“ oder der Bauern gegen die Enns-Trasse, sondern das sind Fakten aus der von der Landesregierung in Auftrag gegebenen Kosten-Nutzen-Analyse, Punkt Ennstal-Straße. Diese Kosten-Nutzen-Analyse hat Dr. Snitzek mit seinem Team durchgeführt.

Eine vom Naturschutzbund durchgeführte Fragebogenaktion im Rahmen der Ennstal-Enquete mit überdurchschnittlich hoher Beteiligung — von mehr als 4 000 ausgegebenen Fragebogen wurden 1 550 beantwortet — hat auf die Frage: Was bedroht Ihrer Meinung nach das Tal am meisten? eine eindeutige Antwort gebracht. Fast zwei Drittel der Antworten lauteten: Eine weitere Straßentrasse durch unser Tal. Bemerkenswert ist überdies, daß im Raum Trautenfels bis Liezen 75 Prozent der Antworten eine neue Trasse als größte Gefährdung des Tales ansehen. Auf die Frage: Was würden Sie vorschlagen, um die Zukunft des Ennstales zu sichern? antwortete eine bestimmende Mehrheit mit der Forderung nach Einschränkung des Straßentransits.

Dieses Ergebnis zerstört sowohl den Mythos von dem angeblich einhelligen Wunsch nach der Enns-Trasse, wie deren Betreiber so gerne betonen möchten, und bestärkt uns auch in unserem Engagement gegen eine veraltete Verkehrspolitik, deren Desaster Tirol und Salzburg hart spüren und das wir für die Steiermark noch vermeiden könnten, fortzuführen, zumal die von einer Enns-Trasse betroffenen Bauern ihren Widerstand bis zu den Höchstgerichten tragen werden.

Es ist uns unverständlich, weshalb die von der Bürgerinitiative seit langem vorgeschlagene Tunnel- und Unterflurverbesserung der jetzigen Bundesstraße — eine Lösung, welche die ökologisch einzig akzeptable und deshalb auch die ökonomisch einzig annehmbare ist — so beharrlich ignoriert wird.

Deshalb betonen wir, daß der administrativ und legistisch ungebremste Straßentransit neben den ökologischen und finanziellen Kosten auch immer höhere politische Kosten verursachen wird, nämlich den Widerstand gegen Entscheidungen, welche keine Trendwende in der österreichischen Verkehrspolitik einleiten. 15.57

Vorsitzender Abgeordneter Dr. Keimel: Frau Stangel! Besonderen Dank für drei Mi-

Vorsitzender Abgeordneter Dr. Keimel

nuten. Man kann also in dieser kurzen Zeit alles und sehr prägnant uns nahebringen. – Danke schön.

Bitte, Herr Professor Wassermann.

15.57

Professor Mag. Manfred Wassermann (Obmann des Vereins zum Schutz der Erholungslandschaft des Oberen Gail- und Lesachtals, Kärnten): Meine Damen und Herren! Ich komme aus jenem Bundesland, über das heute eigentlich noch am wenigsten gesprochen worden ist, nämlich aus Kärnten. Das ist eigentlich etwas sonderbar, denn wenn man die geographische Lage gerade dieses Landes kennt, dann, glaube ich, weiß man, welchen Horrorvorstellungen wir in Kärnten, was die Transitfrage betrifft, noch entgegengehen werden.

Ich bin von mehreren Kärntner Initiativen ersucht worden, ihre Forderungen hier darzubringen. Die erste trifft das Liesertal, wo immer mehr Bürger durch den Lärm der Tauern Autobahn in ihrer Lebensqualität besonders beeinträchtigt werden. Und sie wünschen sich als ersten Schritt, einen Flüsterasphalt durch das ganze Liesertal aufzubringen, dabei bitte vor allem an die Bergbauern zu denken, denn durch den ungeheuren Lärm vor allem im Sommer wird dem Fremdenverkehr kaum mehr eine Zukunft zuzusehen. Gerade diese Bauern brauchen diesen Fremdenverkehr als Zuerwerb besonders dringend.

Von einer Initiative aus dem Oberen Drautal bin ich gebeten worden, hier zu deponieren, daß sich immer mehr Bürger dort schon seit Jahren gegen den Plan aussprechen, eine Schnellstraße zwischen der Tauern Autobahn und der Brenner Autobahn anzulegen. Wir glauben, daß man diese Route sogar noch verlängern müßte. Denn mit der Süd Autobahn kommt hier eine besonders gefährliche Route auf Österreich zu, die den Verkehr aus Osteuropa durch Österreich nach Italien leiten könnte.

Die Bürgerinitiativen haben zum Teil gute Erfahrungen mit dem Land Kärnten gemacht. Sie sind nicht gegen Ortsumfahrungen, aber nur sollen aus diesen Umfahrungen keine neuen Schnellstraßen werden. Das heißt, man wünscht sich kleinräumige, niveaugleiche Kreuzungen und Einbindungen bestehender Straßenstücke in die neu angelegte Straße.

Zu einem Problem, das vielleicht nicht ganz zum Transitverkehrsproblem gehört, hat sich der Gailtalzubringer entwickelt. Aber gerade dieses Problem, meine Damen und Herren, zeigt vielleicht besonders deutlich, wie sehr sich amtliche Straßenbaupolitik von den Wünschen der Bevölkerung entfernt hat.

Dieser Gailtalzubringer soll das Gailtal mit der Südautobahn verbinden. Die Bürgerinitiative ist keineswegs gegen einen Neubau, aber sie wendet sich ganz entschieden gegen diese verordnete Amts-Trasse. Warum? – Sowohl die Gemeinde Hohenthurn, die davon betroffen ist, als auch die Bevölkerung als auch der Naturschutzbund des Landes Kärnten, ja auch der Rechnungshof lehnen diese Trasse ab, weil sie um 50 Millionen Schilling teurer ist. Es muß doch in der heutigen Zeit möglich sein, das Vertrauen der Bevölkerung wieder zurückzugewinnen, indem man gemeinsam mit der Bevölkerung eine Trasse erarbeitet, die von allen akzeptiert wird und den Anschluß des Gailtals genauso ermöglicht. Verbitterung kann doch nicht der Sinn von politischen Aktionen sein.

Mein letztes Problem, das mich selbst und das Obere Gailtal berührt – ich bin auch von anderen Bürgerinitiativen gebeten worden, hier diesen Wunsch zu deponieren –, betrifft die Felbertauern-Plöcken-Route.

Meine Damen und Herren! Diese Felbertauern-Plöcken-Route ist ja in der letzten Zeit ziemlich heftig diskutiert worden. Wir glauben ganz fest, daß damit beabsichtigt wurde und wird, eine neue Transitroute zu eröffnen, auch wenn andere Töne offiziell ausgestoßen werden, die beruhigen sollen. Aber daran glauben wir einfach nicht, wir haben Beweise genug. Zum Beispiel besitzen wir ein Verkehrskonzept aus Friaul-Julisch-Venetien, wo festgehalten ist, daß diese Route die Region Friaul-Julisch-Venetien stärken soll, vor allem den Hafen Triest. In diesem Konzept steht in einem Primärkatalog an erster Stelle der Plöcken-Tunnel, und zwar von Friaul nach Mitteleuropa durch Österreich.

Wir bitten Sie, das zu bedenken. Und denken Sie weiters daran, daß diese Route durch Kitzbühel, durch Mittersill, durch Lienz, durch Oberdrauburg, durch Kötschach-Mauthen gehen würde. Deshalb bitten wir den Nationalrat, zu dieser Route ein eindeutiges Nein zu sagen, so wie es der Tiroler Landtag bereits beschlossen hat und wie auch – wie gestern bereits zu lesen war – der Landes-

Professor Mag. Manfred Wassermann

hauptmann von Salzburg verlangt hat, daß dieser Plöcken-Tunnel nicht gebaut wird. — Vielen Dank. 16.04

Vorsitzender Abgeordneter Dr. **Keimel**: Danke, Professor Wassermann. Bei Studium der Medien werden Sie bemerkt haben, daß diese Ihre Wünsche von der Regierung, vor allem auch von Außenminister Mock, längst erfüllt sind. Danke.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Reinhold Weidinger.

16.04

Reinhold Weidinger (Bürgerinitiative Überparteiliche Tunnelinitiative Lungau, Salzburg): Ich danke und möchte auch öffentlich feststellen, daß ich jetzt zum zweiten Mal an der Reihe bin. Ich möchte das auch kurz aufklären: Frau Helma Oberreiter von der „Initiative Flachau“ hat auf ihre Wortmeldung verzichtet und läßt mich als ihren Vertreter für die Tauern Autobahn sprechen. Ich glaube nicht, daß es asozial ist. Danke schön.

Ich möchte auch auf Sie, Frau Stadler, etwas eingehen. Sie haben ein paar sehr schöne Zahlen über die Tauern Autobahn genannt und den wirklich enormen wirtschaftlichen Aufschwung, den der Lungau erhalten hat. Die Zahl mag sicherlich stimmen. Ich möchte eine andere Zahl als Vergleich bringen. In St. Michael im Lungau sind seit der Eröffnung der Tauern Autobahn vier Betriebe angesiedelt worden. Von diesen vier Betrieben sind mittlerweile zwei in Konkurs gegangen, der dritte Betrieb hält sich nur mit Millionenspenden der Gemeinde aufrecht, und ein Betrieb ist tatsächlich so, daß er ohne wesentliche Zuschüsse auskommt. Das auch zur Beleuchtung der Materie.

Zum Fremdenverkehr, da spreche ich jetzt nicht Sie an, sondern den Herrn Eder als Vizepräsident der Handelskammer, der jetzt nicht da ist. Er hat gesagt, in der Gemeinde Zederhaus an der Tauern Autobahn im Lungau ist der Fremdenverkehr um 100 Prozent gestiegen.

Ich möchte jetzt darstellen, mit welchen Mitteln hier gearbeitet wird. Der Herr Eder hat die Zahl vom Jahr 1974, dem Jahr, in dem die Autobahn gebaut wurde, mit der Zahl von 1988 verglichen. Und da kommen 100 Prozent heraus. Tatsächlich schaut es so aus, daß der Fremdenverkehr in Zederhaus

1988 am selben Stand war wie 1969. Also es ist überhaupt kein Fortschritt erzielt worden. Das ist auch klar: Wer will den dorthin, wo es so laut ist? Das sind ein paar Anmerkungen.

Ich werde ganz konkret jetzt einige Punkte in möglichst kurzer Form anreißen.

Erstes Thema: Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die Tauern Autobahn ist eine Versuchsstrecke gewesen und ist es noch bis 31. Juli — 100 km/h für PKWs. Daß Geschwindigkeitsbeschränkungen etwas bringen — Verringerung des Schadstoffausstoßes, Reduktion des Treibstoffverbrauchs, erhöhte Sicherheit — dürfte doch klar sein. Unser dringender Wunsch, der Wunsch der Bevölkerung im Lungau, ist:

1. Verlängerung über den 31. Juli hinaus und eine dauerhafte Einführung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung, nicht nur im Lungau, sondern auf der gesamten Tauern Autobahn und den übrigen Autobahnen.

2. Die Kontrollen bezüglich Geschwindigkeitsbeschränkung sind völlig uneffizient. Es ist eine Farce, wenn an der Autobahn das Radargerät auf 127 km/h eingestellt wird und dann gemessen wird. Da kann man es sich gleich sparen. Man mißt praktisch nur das, was auf allen österreichischen Autobahnen tatsächlich gefahren werden dürfte. Von einer 100 km/h-Beschränkung bei der Messung keine Rede. Das müßte dringend geändert werden. Ebenso müßten die Strafen wesentlich hinaufgesetzt werden. 300 S. da lacht jeder Durchfahrende, wenn er da zur Kasse gebeten wird.

Zweites Thema: Wir haben heute schon öfter gesagt, Ausbaustopp für Transitstraßen. Es muß endlich so weit kommen, daß davon abgegangen wird, daß dem Transit zuliebe alles eingeebnet, begradigt und durchbohrt wird. Das bedeutet für das Land Salzburg, für die Verbindung Pongau — Lungau und Salzburg — Kärnten, eine öffentliche Erklärung der Politiker, daß man endlich auf den geplanten Bau der zweiten Tunnelröhren in diesen Gebieten verzichtet. Die haben sich überlebt, und man soll ihnen keinen langsamen Tod wünschen, sondern einen raschen. Außerdem würde hier die Unfinanzierbarkeit des Straßenbaus diesem unserem Wunsch sehr entgegenkommen. Wo das Geld hernehmen, wenn nicht über die ASFINAG, die sowieso ein enormes Problem darstellt mit

Reinhold Weidinger

ihrem Verschuldungsrahmen von 130 Milliarden Schilling, den man nicht einmal einhalten kann?

Wir fordern auch ein Werbeverbot für die Tauern-Autobahn-Gesellschaft und alle vergleichbaren Sondergesellschaften. Denn Werbung mit dem Slogan „Der kürzeste Weg in den Süden!“ bedeutet, daß man praktisch für den Tod einer Region wirbt. Und das gehört untersagt.

Ein letztes zum Thema Lärmschutzmaßnahmen: Es ist in der Zeitung gestanden, daß Härtefälle an der Tauern Autobahn jetzt behoben werden. Ich hoffe, daß das umfassend geschieht, denn die Methoden, die von der Tauern-Autobahn-Gesellschaft angewendet werden, sind unseres Erachtens nach skandalös.

Ein Beispiel: In einem Gebiet wurde keine Lärmmessung durchgeführt. Weil keine Lärmmessung durchgeführt wurde, gab es auch für die Autobahn kein Lärmproblem. Dann wurde vom Umweltreferat der Landesregierung die Messung durchgeführt, die sehr wohl ergab, daß der Lärmpegel weit überschritten war. Aber die Tauern-Autobahn-Gesellschaft weigert sich nach wie vor, in diesem Bereich Lärmschutzmaßnahmen einzurichten. — Ich danke für die Aufmerksamkeit. 16.09

Vorsitzender Abgeordneter Dr. Keimel: Danke, Herr Weidinger.

Bitte, Herr Abgeordneter Dr. Müller.

16.09

Abgeordneter Dr. Lothar Müller (SPÖ): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf auf die Meinung beziehungsweise die Aussagen einiger Vorredner ganz kurz eingehen und möchte zum Herrn Dr. Ansgar Rudisch von der „Lebensqualität für Schönberg“, der die Novellierung beziehungsweise Änderung des § 45 StVO gefordert hat, sagen, daß es in meiner Fraktion Bestrebungen gibt, diese Änderungen — natürlich gemeinsam mit dem bewährten Team des Verkehrsministeriums — ins Auge zu fassen. Wir werden versuchen, daß es hier in möglichst kurzer Zeit zu diesen angestrebten Änderungen kommt, und zwar einfach aus dem Prinzip der Güterabwägung heraus, weil wirtschaftliche Privatinteressen natürlich auch diesem Prinzip folgen müssen und nicht vor menschlichen und ökologischen Interessen, Lebens-

interessen, Existenzinteressen gehen können. Das heißt, unser Vorschlag zur Prüfung dieses § 45 läuft.

Herr Abgeordneter Probst hat vorgeschlagen, im Zusammenhang mit dem Transitverkehr auch über den Wasserweg zu diskutieren. Ich glaube auch, daß man das möglichst breit diskutieren sollte und möchte in einem Stichwort, ohne ein Thema zu zerreden, darauf hinweisen, daß es eine Technologie und einen Verkehrsweg beziehungsweise Transportweg gibt, der in Europa der am schwächsten entwickelte aller Kontinente ist, nämlich der sogenannte Pipeline-Transport.

So abwegig ist die Sache nämlich nicht. Das Europäische Parlament hat vor ein, zwei Jahren einen Vorschlag gemacht, der neuesten Pipeline-Technologie zu folgen und hier eine entsprechende Alternative aufzubauen. Auf der anderen Seite war aber festzustellen, daß die EG-Kommission überhaupt keine Liebe zu dieser neuen Technologie, zu dieser Alternative gefunden hat.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn heute von der Öko-Maut gesprochen worden ist, dann, bitte, betrachten Sie es nicht als besonderen Ausdruck von Tiroler Schnorrerei, wenn wir natürlich daran festhalten, daß die Öko-Maut vor allen Dingen auch dort investiert werden soll, wo sie aufgebracht wird. Öko-Maut ist ein Indikator für die Belastung eines Gebietes. Aus der Öko-Maut kann man natürlich entnehmen, wie stark das Gebiet frequentiert, also belastet wird, und ich glaube, daß diese Idee wirklich gerechtfertigt ist.

Meine Damen und Herren! Es hat im Zuge dieser Debatte, aber auch im Zuge der bisherigen Transitverkehrsdiskussionen natürlich viele Vorschläge und viele Forderungen gegeben. Für mich persönlich — und ich spreche jetzt für meine Person — war eine der klarsten Aussagen, die für mich eine Leitlinie dargestellt hat, die Vomper Resolution vom 28. Oktober 1988, die in weiten Teilen auf dem zweiten Umweltag des „Forums Wissenschaftler für die Umwelt“ an der Innsbrucker Universität entstanden ist. Ich möchte hier festhalten, daß dieser Vomper Resolution im Grunde genommen alle Parteien zugestimmt haben.

Ich würde diejenigen, die in dieser Verkehrsdiskussion nicht so mit drinnenstecken oder vielleicht ihr und den Maßnahmen

Abgeordneter Dr. Lothar Müller

etwas kritisch gegenüberstehen, bitten, diese Resolution, die verteilt worden ist, genau zu studieren. Sie wird auch weiterhin die Leitlinie sein. Wir werden auch weiterhin über das Tempo 80/100 diskutieren. Wir werden auch über Tonnagebeschränkungen diskutieren, und wir werden vor allen Dingen — und das sage ich mit besonderer Betroffenheit; das ist schon angesprochen worden — über die grundsätzliche Verlagerung von Gifttransporten auf die Schiene sprechen.

Denken Sie eine halbe Minute mit mir nach. Es wird nach den Gesetzen der Wahrscheinlichkeit folgendes passieren: Eines Tages oder in einer Nacht wird ein Funke überspringen, ein winzig kleiner Funke in einem verunglückten Tankwagen. Der Herr Hofrat Dr. Rudisch hat schon angeführt, wo das ist, in der Nähe von Innsbruck. Es wird vielleicht einen Kurzschluß geben, und dieser kleine Funke wird in den berstenden Tank, in den Tankinhalt hineinkommen. Es fehlt bei dieser Explosion nur noch, daß der richtige Wind geht, denn dann werden wir beispielsweise im Stadtteil Wilten — viele kennen ihn vom Schispringen, da hat jeder gesagt, wie schön es da unten ist; die Basilika und so weiter — die Giftwolke mit all ihren Folgen — ich weiß nicht, wie weit es gehen kann, das hängt natürlich von der jeweiligen Situation ab — und darüber hinaus natürlich über ganz Innsbruck haben. Dann werden wir uns die Frage stellen, wer da verantwortlich ist, ob da der Zollbeamte verantwortlich ist, der vielleicht in der Hektik nicht so genau geprüft hat, ob da vielleicht der Fahrer, der da mitverunglückt ist — wie es vor zwei Wochen passiert ist —, verantwortlich ist.

Wir werden uns die Frage zu stellen haben — und ich bitte, das ja nicht auf die lange Bank zu schieben; wir wissen es ja aus einer neuesten Untersuchung beispielsweise der Deutschen Bundesbahnen —, wer wassergefährdende Unfälle in den letzten zehn Jahren verursacht hat. Und da ist man halt darauf gekommen — und das können wir nicht wegdiskutieren —, daß 54 Prozent dieser Unfälle durch LKWs passiert sind und nur 5 Prozent — 4,5 Prozent ganz genau — durch die Bahn. — Wir wissen ganz genau, worum es geht.

Meine Damen und Herren! Noch im Schatten der Maßnahmen des Verkehrsministers stehen natürlich die Diskussionen über Überlegungen über den Sinn des Transits überhaupt. Da möchte ich einen Satz zum Herrn

Landeshauptmann-Stellvertreter Gasteiger sagen, der eine Gesamtkonzeption fordert. Der Transitverkehr ist ein integraler Bestandteil unseres Wirtschaftssystems. Das heißt, es gibt keine Verkehrsgesamtkonzeption, ohne nicht auch die Gesamtkonzeption dieses Wirtschaftssystems zu überlegen. Wenn das Frächtergewerbe gesamteuropäisch im Jahr eine Wertschöpfung von 200 Milliarden D-Mark, also 1 400 Milliarden Schilling erbringt, wenn allein die Distributionskosten zirka 25 Prozent des jeweiligen Warenwertes — ganz egal, ob es Industriegüter oder Konsumgüter sind — ausmachen, dann sieht man die wirtschaftliche Dimension. Deshalb, meine Damen und Herren — ich sage es nur noch mit einem Satz am Schluß —, werden wir uns zu überlegen haben, ob wir es zulassen, daß sich diese Wissenschaft und diese Philosophie, die sich rund um den Transitverkehr entwickelt hat und sich Logistik nennt, so weiterentwickelt. Sie denkt derzeit nur rein betriebswirtschaftlich, sie nimmt derzeit keinerlei Rücksicht auf die ökologischen Kosten oder auf die menschlichen Kosten. Müßten wir nicht grundsätzlich hergehen und mit dem Transport- und mit dem Transitsystem natürlich auch das Wirtschaftssystem, den Sinn dieser Art von Wirtschaften halt mitüberlegen? — Ich danke. ^{16.16}

Vorsitzender Abgeordneter Dr. **Keimel**:
Danke, Herr Abgeordneter Müller.

Ich bitte nun Herrn Martin Kofler, Wipptal.

^{16.16}

Martin **Kofler** (Obmann der „Initiative für ein lebenswertes Wipptal“, Tirol): Meine Damen und Herren! Ich bin als Vertreter des heute schon öfter genannten Wipptales da. Ich möchte folgendes sagen: Das Wipptal ist das durch den Transitverkehr am stärksten belastete Alpental Europas: Bis zu 40 000 Fahrzeuge rollen täglich über die Brenner Autobahn. Aber nicht nur auf der Brenner Autobahn herrscht reges Verkehrsaufkommen, sondern zusätzlich auch auf der Bundesstraße, denn in den letzten Jahren ist eine unerträgliche Belastung auf der Brenner-Bundesstraße dazugekommen.

Die Transittouristen wollen sich die für sie zu hohen Mauttarife einsparen und benutzen immer mehr die Bundesstraße. Dieser Verkehr hat sich seit 1980 um 25 Prozent erhöht. Der durchschnittliche Tagesverkehr auf der Bundesstraße betrug 1987 5 700 Perso-

Martin Kofler

nenkraftwagen und Busse. Bedingt durch diesen Transitverkehr werden die negativen Auswirkungen auf Mensch und Natur sichtbar. Dies sind vor allem die dauernde Verlärmung des Tales, eine schleichende Erkrankung unserer Schutzwälder, die Schwermetallbelastungen, die schon öfter angesprochen worden sind und teilweise bis zum 500fachen über den Richtwerten der WHO liegen, und die Verseuchung landwirtschaftlicher Flächen entlang der Autobahn und neben der Autobahn.

Wir fordern daher zur Verbesserung dieser Situation die von Landesrat Pühringer bereits angesprochene Einführung der US-Abgasnormen für LKW und Busse, da rund die Hälfte der verkehrsbedingten Stickoxidemissionen aus dem Bereich der LKW und Busse stammt. In den USA werden derzeit die Emissionswerte für Dieselmotoren verschärft. Diese Verschärfung gilt sowohl für den Ausstoß von festen Stoffen – Partikelemissionen – als auch für die gasförmigen Schadstoffe. Wir fordern daher die sofortige Übernahme der US-Normen für Dieselmotoren in Österreich, da sich diese am neuesten Stand der Technik orientieren und, wie man gehört hat, ja auch in Österreich bereits lieferbar sind. Es ist nämlich für uns nicht verständlich, daß ähnlich wie bei der Katalysatorlösung Österreich beziehungsweise Europa auch im Bereich der Dieselmotorenentwicklung hinter den in den USA gültigen Umweltstandards zurückbleiben.

Wir von den Initiativen bilden Angriffspunkte, weil die Leute sagen, wir richten unsere Kritik nur gegen den LKW. Ich möchte sagen, bei uns in Tirol ist es sicher nicht so. Wir fordern schon seit längerem auch die Einführung von Tempo 80/100 für PKW – bisher allerdings mit sehr geringem Widerhall von seiten der Politiker.

Durch den hohen Anteil ausländischer PKWs am Verkehrsaufkommen bei uns in Tirol wird die Stickoxidbelastung auch in Zukunft hoch bleiben. Wir fordern daher als schnell wirksames Mittel zur Abgasminde rung die Einführung des Tempolimits 80/100, da die Stickoxidemissionen aus dem Verkehrsbereich dadurch sofort um 20 Prozent verringert werden könnten. *(Abgeordneter Brennstener übernimmt den Vorsitz.)*

Und zur Einhebung der Öko-Maut. Wir begrüßen die Einhebung der Öko-Maut, haben aber folgende Bedenken. Bei Einhebung

der Öko-Maut zusätzlich zur Mautgebühr wird für uns im Wipptal ein negativer Effekt dadurch erzielt, daß die Maut noch teurer wird und die Autos noch weniger auf der Autobahn fahren und dadurch die Bundesstraße noch stärker frequentiert wird. Wir fordern daher die Einhebung der Öko-Abgabe für die österreichischen Straßen nach Schweizer Vorbild: Wenn ein ausländischer PKW die österreichische Grenze überquert, hat er dafür eben eine Abgabe zu leisten.

Ich möchte namens der Tiroler Initiativen noch einen Dank anschließen, und zwar einen Dank an die Abgeordneten des Tiroler Landtages für den zukunftsweisenden Beschluß des Nachtfahrverbotes, der ja jetzt österreichweit zum Nachziehen veranlaßt hat. Auch dem Landeshauptmann von Tirol möchte ich für diese Bemühungen danken, ebenso allen mündigen Staatsbürgern in den Bundesländern, die sich jetzt zusammenschlossen haben und zum Schutz von Mensch und Umwelt unsere Forderungen unterstützen. – Danke. 16.20

Vorsitzender Abgeordneter Brennstener: Ich danke Herrn Martin Kofler für seine Ausführungen.

Zu Wort gemeldet hat sich Herr Dr. Richard Hussl, Komitee Vomp zur Rettung des Lebensraumes Tirol. Ich erteile es ihm.

16.20

Dr. Richard Hussl (Obmann vom Komitee Vomp zur Rettung des Lebensraumes Tirol): Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Eine Vorbemerkung, und dann möchte ich kurz zu zwei Themenbereichen sprechen.

Im Zusammenhang mit dem Transitverkehrsproblem geht es vor allem um die Gesundheit. Unsere Gesundheit und die unserer Mitmenschen steht auf dem Spiel. 140 Tonnen Schadstoffe pro Autobahnkilometer und Jahr! 140 Tonnen Schadstoffe pro Autobahnkilometer und Jahr an der Haupttransitroute! Das verteilt sich in etwa 50 : 50, also die Hälfte resultiert aus dem PKW-Verkehr, die andere Hälfte aus dem LKW- beziehungsweise Schwerverkehr.

Selbstverständlich – damit wollte ich jetzt Bezug nehmen auf eine Aussage der Frau Abgeordneten Rabl-Stadler – wissen wir, woher das Blei kommt. Wir wissen aber

Dr. Richard Hussl

auch, woher vor allem das krebserregende Benzpyren kommt, nämlich vom LKW!

Diese Schadstoffbelastung hat jede Menge negativer Folgen, und das führte Gott sei Dank in den letzten Jahren dazu, daß sich immer mehr Ärzte in unseren Bürgerinitiativen engagierten. Nur so am Rande bemerkt: Es ist auch kein Zufall, daß die Tiroler Ärztekammer, die immerhin 2 400 Tiroler Ärzte vertritt, ein Nachfahrverbot für LKW gefordert hat.

Nun zum ersten Problembereich: „Gifttransit“. Dieser Bereich wurde bereits mehrmals angesprochen.

Die Bevölkerung entlang der Transitrouten hat Angst vor möglichen Unfällen im Zusammenhang mit den sogenannten rollenden Bomben. Sie hat Angst vor Gifttransitunfällen auf der Brenner Autobahn — etwa in Schönberg-Schönbergsschleife oder in Steinach am Brenner/Gschnitztalbrücke — und Inntal Autobahn — etwa im Dorf Vomp, da in unserer Gemeinde die Autobahn das Dorf durchquert. So ein Unfall wäre durchaus imstande, eines unserer Dörfer „außer Kraft zu setzen“, wie es Direktor Angermair, der Chef der Berufsfeuerwehr Innsbruck, einmal bezeichnet hat.

Ich könnte jetzt jede Menge von Beinahe-Katastrophen aufzählen, die letzte liegt ungefähr eine Woche zurück, sie geschah am 11./12. Juni dieses Jahres in der Nähe von Innsbruck. Ich habe eine ganze Liste aus einer Strafanzeige, die wir der Staatsanwaltschaft übermittelt haben.

12. 11. 1986, 9. 11. 1987 sowie 12. 1. 1988 auf der Brenner Autobahn. Oder zum Beispiel am 21. 1. in Trebesing-Kärnten: Ein LKW, beladen mit Lebensmitteln, schleudert auf der Tauern Autobahn und stürzt um — Nudeln liegen auf der Fahrbahn sowie zwölf Fässer Natrium-Zyanid im Straßengraben. Ein paar Stunden später werden diese zufällig von einem Gendarmen bemerkt.

Bis zu 300 Gifttransporte mit zum Teil hochgiftigen und hochexplosiven Stoffen sind Tag für Tag und Nacht für Nacht auf der Transitroute durch Tirol unterwegs. Das bedeutet die potentielle Gefährdung der Feuerwehrmannschaften durch tödliche Gifte, die nicht selten unbekannt oder falsch deklariert sind, die ständig drohende Evakuierung Tausender Menschen im Inntal und Wipptal, die

Gefahr der Vergiftung unserer Flüsse und des Grundwassers.

Und was fordern wir hier? — Zunächst vor allem einmal die grundsätzliche Verminderung von Gifttransporten; zum zweiten die ausnahmslose Verlagerung auf die Schiene. Ab sofort jedoch für Gifttransporte auf der Straße: tägliche Kontrollen an der Grenze, allenfalls Zurückweisung und schärfste Strafen — irgendwie schwebt mir eine Angleichung an die Bestimmungen der DDR vor, denn ich bin überzeugt, von Bayern, Hof bis Berlin wird es keinen nicht oder falsch deklarierten Gefahrguttransport geben —; Gefahrguttransporte auf der Straße ausschließlich während des Tages mit verminderter Geschwindigkeit, nur auf festgelegten Routen, nur zu ganz bestimmten Zeiten; Fahrverbot bei schlechter Sicht und ungünstigen Straßen- und Verkehrsverhältnissen; und Fahren nur mit verpflichtender Begleitung durch die Feuerwehr und Gendarmerie.

Ich möchte ein zweites Thema noch kurz ansprechen, das sich auch in der schon erwähnten Vomper Resolution findet. Diese Resolution wurde bei einer Vierparteienveranstaltung am 28. Oktober gefaßt, und ein Punkt betrifft die sektoralen Fahrverbote. Damit ist die schrittweise zwingende Verlagerung auf die Schiene für all jene Transitgüter gemeint, die, ohne Schaden zu leiden, auch auf der Schiene transportiert werden können.

Dies muß, so heißt es in der Resolution, sofort alle Schrotttransporte betreffen, darüber hinaus aber alle Transporte betreffend feste Baustoffe, Erze, Metallerzeugnisse, Minerale sowie Rohstoffe beziehungsweise Baumaterial erfassen.

Gifttransporte gehören grundsätzlich auf die Schiene. Eine Durchfuhr von radioaktivem Müll durch Tirol oder durch Österreich darf es überhaupt nicht mehr geben. — Ja, soweit zum zweiten Thema.

Warum wir uns einsetzen im Zusammenhang mit dem Transitverkehrsproblem? — Wir setzen uns ein für unser Land, vor allem aber für unsere Kinder, denn von ihnen möchten wir uns später einmal nicht vorhalten lassen, daß wir nicht entsprechenden Widerstand geleistet haben. — Danke schön.

16.25

Vorsitzender Abgeordneter **Brennstainer:**
Ich danke Herrn Dr. Richard Hussl.

Vorsitzender Abgeordneter Brennsteiner

Als nächster zu Wort gemeldet ist Mag. Josef Bertsch. Ich erteile ihm das Wort.

16.25

Mag. Josef Bertsch (Österreichischer Alpenverein): Sehr geehrte Damen und Herren! Wer heute im Supermarkt zur Spraydose greift, der denkt an das Ozonloch, wer ein Waschmittel kauft, der denkt an die Algenteppe am Strand der Adria. Die Beispiele zeigen deutlich genug die Zusammenhänge zwischen Ursache und Wirkung. Daß diese Zusammenhänge oft Hunderte, ja Tausende Kilometer auseinanderliegen können, mag sein, aber die Zusammenhänge machen uns klar, daß sie dennoch gegeben sind und daß diesen Zusammenhängen nachgegangen werden muß.

In ganz besonderem Maße trifft diese Verletzung auf den ökologisch besonders sensiblen Alpenraum zu. Wer hier Naturschutz, das heißt, Lebensrauminteressen wahrnimmt, der kann sich nicht auf eine Aulandschaft, auf eine Autobahn oder auch als Alpenverein zum Beispiel auf ein Gebiet oberhalb der Baumgrenze zurückziehen, Berg und Tal gehören hier eindeutig zusammen, sie bilden eine Einheit.

Der Verkehr auf den alpinen Transitrouten führt uns das in aller Deutlichkeit vor Augen. Wenn am Berg der Schutzwald stirbt, bedeutet das Verwüstung im Tal, und er stirbt nicht nur, aber vor allem an den Abgasen des Verkehrs.

Ein Folgeprodukt dieser Abgase ist Ozon, dessen Giftigkeit für Pflanzen, aber auch für den Menschen uns allen in der Zwischenzeit bekannt ist. Und die Zunahme dieser Ozonwerte ist alarmierend. Die Wissenschaftler haben in den vergangenen Jahren MAK-Werte festgelegt, das heißt Werte für die maximale Arbeitsplatzkonzentration.

An den Meßstellen in Tirol in den höheren Lagen hatten wir: 1985: 1 Überschreitung dieser MAK-Werte, 1986: 7, 1987: 13 und 1988 hatten wir 32 Überschreitungen dieser MAK-Werte. Das sind MAK-Werte, bei denen ein Betrieb vom Arbeitsinspektorat geschlossen werden könnte, die aber genau in jenen Regionen auftreten, wo wir mit großem Werbeaufwand unsere Touristen im Sommer hinlocken. Das heißt, es bedarf Maßnahmen, Maßnahmen, um bei den Verursachern, den Produzenten von Kohlenwasserstoff, aber auch von Stickoxiden, anzusetzen.

Eine der wichtigsten und sofort durchführbaren Maßnahmen wäre Tempo 80/100. Es bringt weniger Tote, weniger Gift, weniger Lärm, geringeren Benzinverbrauch und dadurch weniger Ölimporte. Das heißt, Tempo 80/100 wäre ein Gebot der Vernunft, insbesondere etwa auf den Transitrouten mit ihrem hohen Anteil an ausländischen, das heißt, nicht mit Katalysator ausgerüsteten PKWs. Diese Maßnahme ist als Sofortmaßnahme zu verstehen und könnte so wie in Italien auch bei uns durch eine Verordnung des Verkehrsministers auf den Transitautobahnen erlassen werden, und zwar noch vor Beginn der Sommersaison.

Schließlich ist diese Maßnahme auch im Sinne der erhöhten Glaubwürdigkeit zu fordern. Nur wer sich selbst einschränkt, ist in der Lage, von anderen Einschränkungen zu verlangen, und kann glaubwürdig von anderen Einschränkungen verlangen. Und diese Einschränkungen werden wir in zunehmendem Maße brauchen.

Frau Rabl-Stadler ist im Moment leider nicht hier. Sie hat gesagt, sie hat zwei Kinder, zwei Buben — ich habe vier Mädchen. Ich wohne nur wenige Kilometer von dem Ort entfernt, an dem dieser Unfall, diese Beinahe-Katastrophe passiert ist.

Ich möchte deswegen noch einmal kurz auf diese Katastrophen zurückkommen. Es ist für uns Transitanrainer völlig unverständlich, in welchem Ausmaß die Politik die zahlreichen Beinahe-Katastrophen bisher ignoriert hat und praktisch den Übergang zur Tagesordnung kommentarlos vollzogen hat.

Sehr geehrte politische Entscheidungsträger! Verdrängung ist, glaube ich, keine Strategie zur Katastrophenvermeidung. Die Anrainer der Transitrouten wollen weder Ihr Mitleid, noch wollen sie das Geld aus dem Katastrophenfonds. Was wir wollen, sind Verbote und Kontrollen, und zwar sofort und nicht erst dann, wenn irgendwann der Super-GAU im Inntal eingetreten ist.

Dr. Stickler sprach zu Beginn vom Bebauen und vom Behüten. Die Folgen des Bebauens sind Blei in der Muttermilch, Salz im Trinkwasser, Cadmium und Quecksilber in Gras und Heu, Lärm um die Ohren und Gift in der Luft.

Das Maß, meine sehr verehrten Damen und Herren, ist voll! Jetzt kommt die Zeit

Mag. Josef Bertsch

des Behütens, und behüten bedeutet nicht, Symptombekämpfung etwa durch Lärmschutzmauern oder stählerne Lawingalerien, weil dem Schutzwald die Luft ausgeht, sondern behüten bedeutet die Bekämpfung der Ursachen, das heißt primär Verkehrsvermeidung durch Maßnahmen. Es müßten diese Maßnahmen gesetzt werden, und es dürfte nicht nur von Verlagerung oder von Vermeidung gesprochen werden; Maßnahmen zur Beschränkung des Verkehrs, zur Verteuerung des Verkehrs, aber auch zur wirtschaftlichen Umstrukturierung im gesamteuropäischen Raum.

In diesem Zusammenhang ist die Zielsetzung des europäischen Binnenmarktes nach neuen Wachstumsschüben und weiterer Liberalisierung im Verkehr als alarmierende Bedrohung für das Öko-System Alpen zu verstehen.

In der jüngsten Vergangenheit haben sich nahezu alle politischen Parteien – oft genug äußerst medienwirksam – zum Schutze der Alpen im Rahmen einer Alpenschutzkonvention bekannt.

Sehr geehrte Abgeordnete zum Nationalrat! Der Österreichische Alpenverein begrüßt dieses Bekenntnis, diese Vision zum Schutz des Lebensraums und des Öko-Systems Alpen, und er ersucht Sie, wo immer es Ihnen möglich erscheint, diesem Schlagwort Inhalt zu geben. Es nutzen uns die Schlagworte wenig, da müssen Sie die Inhalte mit Leben füllen, mit Leben füllen, indem Sie Maßnahmen setzen; Maßnahmen im Verkehr, sehr viele Maßnahmen, nicht nur ein Nachtfahrverbot, Maßnahmen, was die Raumordnungspolitik im Alpenraum betrifft, aber auch Maßnahmen betreffend die Tourismuspolitik im Alpenraum.

In diesem Sinne ersucht Sie der Österreichische Alpenverein, wo immer es Ihnen möglich erscheint, um Ihre tatkräftige und solidarische Unterstützung. – Recht herzlichen Dank. ^{16,32}

Vorsitzender Abgeordneter **Brennsteiner**: Ich danke Herrn Mag. Bertsch für seine Ausführungen.

Zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Pischl. Ich erteile ihm das Wort.

^{16,32}

Abgeordneter Karl **Pischl** (ÖVP): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Einleitend nur zwei Bemerkungen zum Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Tanzer.

Herr Landeshauptmann! Sie werden uns auf einer gemeinsamen Linie finden, was die Forderungen nach mehr Kontrolle, verstärkter Kontrolle, mehr Exekutivbeamte anlangt, nur müssen wir diese Forderung gemeinsam an den Herrn Innenminister Dr. Löschnak richten, auch die Frage der gefährlichen Güter, die Installierung einer Spezialtruppe. Diese Forderung steht schon seit Jahren auf dem Programm. Bis dato hat es halt immer wieder geheißen: Das ist eine Kostenfrage. Wir hätten hier ein Vorbild. In Bayern geschieht das bereits mit dieser Spezialtruppe, die an Ort und Stelle auch die Überprüfungen durchführen kann.

Genauso werden wir an einem gemeinsamen Strang ziehen, wenn es darum geht, die gefährlichen Güter von der Straße weg auf die Schiene zu verlagern, nur müssen auch dafür die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden.

Meine Damen und Herren! Man läuft natürlich jetzt Gefahr, daß es zu Wiederholungen kommt, was die Diskussion über den Transitverkehr anlangt. Ich glaube aber – wie heute schon einige Male betont wurde –, daß es sehr wertvoll ist für die weiteren Entscheidungen, wenn wir heute diese Enquete hier durchführen, denn die Entscheidung, ein Nachtfahrverbot einzuführen, hat europaweit die Verkehrsfrage in ein neues Licht getaucht beziehungsweise ihr einen neuen Stellenwert gegeben. Es wurde Gott sei Dank das Bewußtsein sehr breit forciert in jene Richtung, daß die Philosophie, wie sie jetzt über Jahrzehnte Gültigkeit hatte, Ausbau der Straße, wieder etwas zurechtgerückt wird, indem man sagt, es muß zu einer verstärkten Verlagerung auf die Schiene kommen. Beziehungsweise man muß überhaupt einmal generell darüber nachdenken, ob der Verkehr in dieser Dimension überhaupt notwendig ist.

Die Diskussion richtet sich jetzt vordergründig europaweit einmal in Richtung Schwerlastverkehr. Güterverkehr. Aber gerade wir sollten von Österreich aus alles tun, damit in diese europäische Diskussion selbst-

Abgeordneter Karl Pischl

verständlich auch der PKW-Verkehr eingeschlossen wird und daß es im europäischen Raum vor allem ein Nachvollziehen der Bestimmungen gibt, wie wir sie gerade auf dem Kat-Sektor haben.

Herr Hofrat Liebl, der weg mußte, hat in seinen Ausführungen die Auffassung vertreten, daß der gesamte Transitverkehr, also LKW- und Personenverkehr, natürlich Schadstoffe bringt, natürlich Lärm verursacht, und sein Beispiel des Bleigehalts in der Muttermilch hat sich in diesem Zusammenhang eben auf den PKW-Verkehr bezogen.

Zweitens, meine Damen und Herren, müssen wir, glaube ich, schauen, daß wir kurzfristig zu raschen Maßnahmen kommen, in erster Linie natürlich, was den Güterverkehr anlangt, aber es sind auch kurzfristige Maßnahmen für den Personenverkehr notwendig.

Das Problem — es ist heute schon angezogen worden — ist für unser Bundesgebiet, aber speziell für Tirol, der Umwegtransit. Fast 40 Prozent des Transitverkehrs durch Tirol ist eben Umwegtransit. Hier darf es in Zukunft nicht um die einfachsten und problemlosesten Wege gehen, sondern jedes Land muß verpflichtet werden, in Europa jenen Verkehr aufzunehmen, der den kürzesten Weg gewährleistet, gleich jetzt, ob es die Straße ist, ob es die Schiene ist, denn wir wollen ja hier in Zukunft eine sinnvolle Aufteilung haben.

Mir ist bewußt, daß in dem Maßnahmenkatalog, der das Nachtfahrverbot zum Inhalt hat, auch die Frage der 28 Tonnen immer wieder sehr emotional zur Diskussion gestellt wird. Nur, meine Damen und Herren, bevor wir diese Entscheidungen oder bevor wir diese Diskussion wirklich weitertragen, sollen wir uns auch die Situation in der Schweiz anschauen, nicht nur was die baulichen Maßnahmen anlangt, sondern auch die Verkehrsdichte, denn die 28 Tonnen in der Schweiz bringen zwangsläufig — es wurden heute schon Zahlen genannt — mehr Verkehr untertags und vor allem auch mehr LKW-Verkehr.

Wir brauchen aus diesem Grunde einfach eine Neueinstufung der einzelnen Verkehrsträger, vor allem ein Überdenken, wie dieses Mehr bei dieser Neueinstufung in Richtung Schiene gehen kann.

Noch einige Sätze zum Nachtfahrverbot. Es ist sicherlich nicht die ideenreichste Entscheidung zur Entlastung, die wir hier erreichen, aber wir hoffen, daß es die wirksamste ist, vor allem was die Nacht betrifft. Wir dürfen deshalb nicht müde werden in den Forderungen der technischen Weiterentwicklung, Geschwindigkeitsbeschränkung, Flüsterasphalt, Lärmschutz, auch die Öko-Maut gehört hier mit hinein.

Zu einem meiner Vorredner möchte ich sagen, daß wir glauben, daß wir zumindest ernsthaft darüber nachdenken sollten, was die Retourkarte auf der Brenner Autobahn vielleicht an Positivem bringen kann.

Die Transitfrage, meine Damen und Herren, bedarf einer grundsätzlichen Lösung, das bedeutet: Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene. Wir brauchen darüber hinaus aber auch klare Richtlinien für den lärm- und abgasarmen LKW und umweltgerechte Ausbaumaßnahmen sowie Reparaturmaßnahmen bei der bestehenden Autobahn, bei den bestehenden Straßen. Wir müssen die Forderung nach einer endgültigen Fassung des österreichischen Verkehrsplanes noch einmal wiederholen, damit die Eckpfeiler einmal klar sichtbar sind, auf welchen dann die Verkehrspolitik weiterentwickelt wird.

Genau dasselbe brauchen wir dann in Richtung Operationskalender, klar formuliert, mit klaren Terminen, damit jeder in Österreich, aber auch in Europa weiß, wie die zukünftige Entwicklung aussieht, damit wir ein klares Bild schaffen, um dann auch zu klaren politischen und konsequenten Entscheidungen in diesen Zielsetzungen zu kommen. — Danke. 16.40

Vorsitzender Abgeordneter **Brennstainer**: Ich danke dem Abgeordneten Pischl für seine Ausführungen.

Zu Wort ist Herr Professor Knoflacher gemeldet. Ich erteile ihm das Wort.

16.40

Universitätsprofessor Dipl.-Ing. Dr. Hermann **Knoflacher** (Technische Universität Wien): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Worum geht es bei der Frage, die wir heute diskutieren? Es geht um die Lebensqualität unserer Bevölkerung. Die Bevölkerung hat jahrhundertlang in ei-

Universitätsprofessor Dipl.-Ing. Dr. Hermann Knoflacher

ner Umgebung gelebt, wo sie bei offenem Fenster in gesunder Luft schlafen konnte.

Damit man bei offenem Fenster schlafen kann, braucht man einen Lärmpegel zwischen 30 und 40 Dezibel. Wir diskutieren um Lärmpegel, die für ein Industrie- und Gewerbegebiet maßgebend sind, das heißt, das läßt das derzeitige Bundesstraßengesetz sozusagen zu. Wir liegen sozusagen Meilen neben dem, was die Bevölkerung erwartet, und ich glaube nicht, daß die Maßnahmen, die ergriffen worden sind, die Bevölkerung befriedigen können.

Das zweite: Wir müssen klar unterscheiden zwischen Primär-, Sekundär- und Tertiärursachen. (*Der Redner zeigt eine Overhead-Folie.*)

Primärursachen für die Problematik des Transitverkehrs — das nächste Bild vielleicht — sind die Straßenbaupolitik und die Verkehrspolitik. Die Straßenbaupolitik läßt sich demonstrieren an der Entwicklung des LKW-Güterverkehrs nach Eröffnung der Brenner Autobahn.

Sie sehen bis 1972 eine parallele Entwicklung des Güterverkehrs auf der Straße in Österreich und Frankreich und eine parallele Entwicklung auf der Schiene. Nach Verkehrsfreigabe der Brenner Autobahn trat ein Bruch auf in der Weise, daß die LKW-Ströme durch Österreich wie eine Lawine zu fließen begannen. Dafür trat ein Bruch auf in der Schweizer Alpentransversale im Güterverkehr auf der Schiene und gleichzeitig auch bei der ÖBB. Einige Jahre später war festzustellen, daß auch in Frankreich die Schiene Lasten verlor.

Das heißt, aus diesem Diagramm können Sie klar die Ursachen dieser Entwicklung erkennen.

Das zweite: Man erkennt aus diesem Diagramm unterschiedliche verkehrspolitische Randbedingungen. Das ist die Schweiz, das sind die beiden roten Linien, oben die Schweizer Bahn im Gütertransport Nord — Süd und unten der Güterverkehr auf der Straße im Transit der Schweiz, und dazwischen Frankreich und Österreich. Das heißt, hätten wir eine ähnliche Politik gemacht und keinen Straßenbau betrieben — wie es die Franzosen bei diesen Routen gemacht haben —, könnten wir heute um ungefähr 6 bis 8 Millionen Tonnen — der Herr Bundesmini-

ster hat diese Zahlen mit etwa 5,2 Millionen Tonnen ebenfalls genannt — weniger haben.

Die zweite Ebene, die zu behandeln ist, ist jene der Menge, das heißt, die Menge und die Geschwindigkeit sind die Sekundärebene. Die beliebteste gerade auch in der Auftragsforschung, weil am wenigsten schmerzhaft, ist die Tertiärebene, die der technischen Verbesserungen.

Die Ebenen sind dadurch zu unterscheiden, daß man im Bereich der Primärmaßnahmen Sekundärmaßnahmen erübrigen kann, während man im Bereich der Tertiärmaßnahmen nicht auf die Primär- und Sekundärmaßnahmen verzichten kann. Das heißt, ich kann nicht durch technische Maßnahmen Mißverhalten, zum Beispiel in der Geschwindigkeit und in der Menge, kompensieren. Ich kann auch bei guter technischer Lösung durch die Menge immer noch mehr Lärm und Abgase erzeugen, als alle technische Maßnahmen bringen können. — Das nächste Bild vielleicht.

Die Denkweise, die dazu geführt hat, ist eine typische, in der alpenländischen Bevölkerung seit Jahrhunderten bekannte, aber nicht geteilte, nämlich die Lawenstrichausbaumethode. Je mehr sozusagen der Bedarf besteht, von oben nach unten Schnee zu transportieren, das heißt, je mehr Transitverkehrsbedarf steht, umso schneller werden die Lawenstriche ausgebaut — mit dem erstaunlichen Ergebnis, daß die Lawine immer mehr zunimmt.

Das nächste Bild zeigt die Folgewirkungen dieser Lawenstrichphilosophie, die nach wie vor in weiten Bereichen der Straßenbautechnik vertreten wird. Das heißt, die logische Konsequenz dieser Vorgangsweise ist ein immer stärkeres Auslösen von Lawinen und immer schwereres Beherrschen.

Die Schweizer haben rechtzeitig Lawinenbarrieren errichtet und versuchen — und das ist eine Aufgabe der europäischen Verkehrspolitik —, den Schnee dort zu sichern, wo er sich eigentlich in Wasser umwandeln sollte und als Fremdenverkehr zum Nutzen in unsere Länder sickern soll.

Das nächste Bild zeigt, was noch an Lawinen oben hängt. Das ist eine von der ARGE-Alp herausgegebene Prognose des Güterverkehrs in der Nord-Süd-Relation nur nach Italien. Der rote Strich kennzeichnet die

Universitätsprofessor Dipl.-Ing. Dr. Hermann Knoflacher

Situation heute. Das ist die Lawine, die noch oben hängt.

Das nächste Bild zeigt die Situation Österreichs im europäischen Autobahnnetz. Sie sehen, daß Österreich wie in einem Spinnennetz in diesem europäischen Autobahnnetz gefangen ist. Das Problem, das wir heute am Brenner haben, ist ein minimales, gemessen an dem Problem, das entstehen wird, wenn wir in die Zukunft blicken.

Das nächste Bild zeigt die zukünftigen Transitrouten, die sich durch Österreich entwickeln. Wenn wir ähnlich wie am Brenner die Lückenschlußideologie, die heute im Straßenbau immer noch betrieben wird — wir müssen Lücken schließen; die Brenner Autobahn hat nichts anderes gemacht, als die Lücke zwischen dem deutschen und dem italienischen Autobahnnetz geschlossen —, in anderen Bereichen machen, dann treten wird dort die gleichen Lawinen los. Und zwar ist das in Vorarlberg die S 18, die den Lückenschluß herstellt zwischen dem deutschen und dem italienischen Netz im Westen, dann ist es die bereits erwähnte Plöckentrasse, dann ist es eine Ost-Nord-Relation, die durch das Pustertal, das Drautal, über die Tauern Autobahn, das Ennstal, über die zukünftige Pyhrn Autobahn in die CSSR und DDR kommt, wenn der Osthandel liberalisiert wird.

Denken wir nur an die zukünftige Entwicklung des Fahrzeugparks aus diesem Osthandel, wo etwa in der DDR eine Staatsflotte von 8 000 LKWs die Gütertransporte bewältigen sollte.

Und dann gibt es die Pyhrn-Route in der Nord-Süd-Relation, dann die enorm zunehmende LKW-Route über die A 4, die Ost Autobahn, die derzeit noch massiv von Niederösterreich und vom Burgenland betrieben wird.

Das nächste Bild zeigt eine Prognose, die ich heute früh erhalten habe aus der „Österreichischen Ingenieurzeitung“. Das sind die Güterverkehrsströme: links, wie sie 1980 in Europa waren, rechts, wie sie im Jahre 2000 sein werden. Das heißt, wir werden die gleichen Probleme in dieser Relation über die West Autobahn und über die Ost Autobahn haben, und zwar in verstärktem Ausmaß, als sie derzeit über die Brenner Autobahn existieren. Und dabei fehlt der ganze Osten!

Das nächste Bild zeigt ein Projekt, nämlich jenes, das von der UNO betrieben wird, Trans-European-Motorway, North-South-Motorway, TEM genannt. Sie sehen, diese Autobahn wird den Norden Europas über Polen, die Tschechoslowakei und Ungarn verbinden. Und die Süd Autobahn stellt eine ganz wichtige Verbindung dieser Hauptrelation in Nord-Südost-Richtung zur Adria dar. Das heißt, es werden sich hier weitere Güterverkehrsströme nicht abschätzbaren Ausmaßes durch Österreich ergießen.

Das nächste Bild zeigt die Folgewirkungen dieser Autobahnen. Das heißt, die Fremdenverkehrsorte müssen sich überlegen, ob sie in einem zukünftigen Immissionskataster in schwarzen oder weißen Feldern auftauchen werden, und es wird Aufgabe der Fremdenverkehrspolitik sein, daß die Fremdenverkehrsorte ihre Umweltdaten auch den Touristen, die sie zu beherbergen haben, kundtun werden müssen.

Das nächste Bild zeigt die Folgewirkungen des Transitverkehrs, das heißt, ein gleichmäßiges Durchlaufen, zwei vom LKW gleichbelastete Autobahnen, die Süd Autobahn und die Brenner Autobahn. Der Transitverkehr fährt Tag und Nacht — wie bereits gesagt wurde — durch.

Einige ergänzende Lösungsvorschläge dazu: Wir müssen uns lösen von der Lückenschlußideologie im Straßenbau. Das einzige, was Österreich derzeit in vielen Bereichen noch vom Transitverkehr verschont, sind die Lücken im bestehenden Hochleistungsnetz. Das heißt, je länger wir diese Lücken erhalten können, umso länger gewinnen wir Zeit zu einer vernünftigen Verkehrspolitik.

Dazu gehört aber auch, daß wir verhindern, daß durch Vorfinanzierung mit österreichischen Geldmitteln im Ausland Routen Richtung Österreich gebaut werden, die den Transitdruck verstärken. Soviel ich gelesen habe, besteht derzeit eine Absicht, in Jugoslawien eine Route, die die Pyhrn-Belastungen weiter verstärken sollte, vorzufinanzieren.

Die Umschichtung auf die Bahn ist bereits mehrfach erwähnt worden. Wichtig wäre eine organisatorische und administrative Erleichterung für die Frächter, damit auch den Frächtern die Möglichkeit gegeben wird, tatsächlich mit der Bahn transportieren zu können, und eine Förderung eines umweltfreundlichen, das heißt bahnorientierten Speditions-

Universitätsprofessor Dipl.-Ing. Dr. Hermann Knoflacher

gewerbes. Der LKW-Walter hat auf mich einen sehr starken Eindruck in der Schweiz gemacht, als er auf der Lötschberg-Simplonbahn ganze Züge mit LKW-Walter-Planen geführt hat.

Ein Tempolimit von 80 km/h für den Personenverkehr müßte fairerweise dort verhängt werden, wo wir dem LKW 60 km/h aufliegen, denn dann passen die beiden Systeme wieder zusammen. In Wirklichkeit deckt der schnelle PKW heute leider den immer noch lauten LKW ab.

Die Fremdenverkehrsorte sollten verbindlich angehalten werden, ihre Umweltwerte, das heißt ihre Abgaswerte beziehungsweise Luftbelastungswerte, genauso wie ihre Lärmwerte kundzutun.

Wichtig wäre vor allem, daß man den Herrn Bundesminister, der hier einen ganz entscheidenden, immerhin ersten Schritt gemacht hat, sozusagen nicht allein hängenläßt. Es ist keine Bundesangelegenheit, es ist eine Landes-, es ist eine Gemeinde- und es ist eine persönliche Angelegenheit von allen, das bedeutet das Nachziehen aller gemeinsamen Komponenten und das Nicht-Zeit-Verlieren mit Konzepten. Wir haben genügend Maßnahmen im Bereich der Forschung, die heute schon von der Bevölkerung eingeklagt werden, diese sollten umgesetzt werden, damit wir zu qualifizierten Forschungsergebnissen kommen. — Vielen Dank. 16.49

Vorsitzender Abgeordneter **Brennsteiner**: Ich danke Professor Knoflacher für seine Ausführungen.

Zu Wort gemeldet ist Ing. Josef Galler. Ich erteile es ihm.

16.49

Ing. Josef Galler (Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern, Salzburg): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Aus der Sicht der Landwirtschaft und auch des Bodenschutzes geht es nicht sosehr darum, ob die Luftschadstoffe aus einem direkten oder indirekten Transitverkehr kommen, sondern Faktum ist vielmehr, daß zwei Drittel der Luftschadstoffe in Österreich derzeit vom Verkehr stammen, also mit Ausnahme von SO₂ vom Verkehr stammen, und daß bisher lediglich eben bei SO₂ eine Reduktion geglückt ist.

Tatsache ist auch, daß der Verkehr und die Motorisierung nach wie vor im Aufwind begriffen sind und daher die Schadstoffreduktion an der Wurzel die wichtigste Forderung ist.

Ferner ist es eine Tatsache, daß insbesondere die LKWs zum Beispiel im Land Salzburg rund 50 Prozent der Stickoxidbelastung bewirken, wobei letztendlich auch eine Ozonbelastung hervorgerufen wird, die wir speziell in unseren Luftreingebieten messen müssen.

Es geht nicht darum, die Frächter zu diskriminieren, die mehr oder weniger ungewollt hier in ein Problem hineingeschlittert sind. Aber langfristig ist eben die Transitentwicklung, speziell bei uns in den engeren Tälern, ein echtes Problem, worauf heute schon mehrfach eingegangen wurde.

Es geht nicht nur um die Luftverschmutzung, wenn man bedenkt, daß für die Verbrennung von einem Liter Benzin fast 15 Kubikmeter Luft verbraucht und somit auch verschmutzt werden, sondern es geht auch um das CO₂-Problem. Ein Liter Benzin bewirkt die Entstehung von zirka 3 Kilogramm Kohlendioxid.

Es geht auch um die Säurebelastung, die insbesondere dem Waldboden zu schaffen macht, der ja in der Regel keine Ausgleichdüngung erhält.

Es geht daher auch um eine Reihe anderer Begleitstoffe des sogenannten sauren Regens, bei gesamtheitlicher Betrachtung der Schwermetallbelastung, die zwar vorrangig nicht vom Verkehr kommt, sondern wofür eine Reihe von Emittenten verantwortlich sind und wo wir insbesondere in Stadtnähe und in Ballungsräumen Probleme haben, die dann auch im Boden dokumentiert werden. — Die nächste Folie, bitte.

Die verschiedensten Verursacher — bitte die nächste gleich — : Diese Emissionen können wir dann in Form von Immissionen — ich habe ein ausländisches Beispiel genommen — weiterverfolgen, wo eben zwischen ländlichen, städtischen und industriellen Gebieten deutliche Unterschiede bestehen. — Nächste Folie.

Es ist auch so, daß die Bodenfruchtbarkeit beeinträchtigt wird, vor allem wenn gewisse Schwellenwerte an Schwermetallen über-

Ing. Josef Galler

schritten werden, Humifizierung, Humusabbau und so weiter.

Grundsätzlich brauchen wir daher eine neue Ordnungspolitik, wobei es vor allem darum geht, daß das betriebswirtschaftliche Prinzip neu definiert wird. — Nächste Folie, bitte.

Ich wollte nur zeigen, wie kurzfristig eigentlich unser derzeitiger Verbrauch an fossiler Energie ist, wenn man das ein bißl auf längere Zeit aufträgt.

Entsprechend war auch in den letzten Jahrzehnten die Zunahme der CO₂-Emissionen und des Treibhauseffektes, über den man ja heute einhellig sagt, daß er da ist. — Die nächste bitte. Dieses betriebswirtschaftliche Prinzip, das im wesentlichen besagt, daß der Aufwand kleiner sein muß als der Ertrag, um einen Gewinn zu erwirtschaften, gehört eben ergänzt auf der Aufwandseite, wo nicht nur der Aufwand für Stoffe und Personal, sondern eben auch der Aufwand für die Umwelt und die Umweltkosten miteinbezogen werden müssen. Ansonsten ergeben sich eben Schattenpreise. Speziell Luft und Wasser sind keine freien Güter mehr und dürfen auch nicht mehr länger zum Nulltarif belastet werden.

Die Umweltreparaturkosten müssen daher möglichst verursachergerecht verteilt werden, wodurch dann automatisch eine Vorsorgepolitik ausgelöst wird. Derzeit sind ja die Umweltkosten bestenfalls auf die Gemeinlast verteilt.

Die derzeitige Umweltpolitik ist auch vorrangig noch auf die sogenannten End-of-pipe-Strategien ausgerichtet, wo zwar am Ende, am Schornstein, am Auspuff et cetera, die Belastung gemessen wird, an der Wurzel aber zuwenig zur Vermeidung geschieht.

Wichtig ist es daher künftig, daß der Eigennutz und der Egoismus des Menschen vor den Karren des Umweltschutzes gespannt werden, um hier eine Änderung herbeizuführen.

Folgende Maßnahmen sollten kurz- bis mittelfristig einer stärkeren Prüfung auf Verwirklichung unterzogen werden: einmal die Einführung von Tempo 80/100 für Nicht-Katalysatorautos, wodurch eben ein stärkerer Anreiz zur Umrüstung gegeben werden sollte.

Es sollte auch geprüft werden, ob nicht eine Besteuerung des PKW und LKW aufgrund des tatsächlichen Schadstoffausstoßes nach einem geeichten Verfahren in Form einer Hubraumbesteuerung vorgenommen werden könnte.

Ferner ist zu überlegen, ob nicht eine Schaffung von Fonds zur Finanzierung von Ausgleichszahlungen beziehungsweise Entschädigungen bei Nutzungsbeschränkungen durch Summationsschäden, verursacht durch Kleinemittenten, beziehungsweise Distanzschäden, zum Beispiel Waldsterben, wo das zivile Schadensrecht nicht weiterhilft, vorgenommen werden sollte. Diese Fonds sollten möglichst nach dem Verursacherprinzip gespeist werden und dazu beitragen, daß nicht nur die öffentliche Hand nach dem Gemeinlastprinzip diese Schadenskosten tragen muß.

Es ist auf die Dauer für eine Rechtsordnung auch nicht erträglich, beachtliche Schäden am Eigentum zu ignorieren. Dabei geht es nicht um Gebäudeschäden oder Wohnwertverluste durch Lärm oder um Gesundheitsschäden und Ertragsausfälle in der Landwirtschaft, zum Beispiel Minderzuwachs beim Wald oder direkte Schäden durch höhere Ozonbelastung, sondern es geht vor allem darum, daß in einigen Dingen ja bereits heute der sogenannte „Point of no return“ erreicht beziehungsweise überschritten ist. Denken wir nur an das Ozonloch, an das Waldsterben, an den Treibhauseffekt, an die Schwermetallbelastung et cetera.

Ferner wäre die Einführung einer CO₂-Steuer zu prüfen, nachdem CO₂ in den USA bereits als Giftgas geführt wird.

Zum Abschluß noch ein Punkt: die Erweiterung der Bestimmungen im Bundes- beziehungsweise Landesstraßengesetz über den Schutz des Nachbarn durch Einbindung des Bodens, denn bislang sind Schäden sowie Nutzungsbeeinträchtigungen durch Luftschadstoffe, insbesondere Schwermetallanreicherungen, Schäden durch Streusalz, Splitt und so weiter nirgends geltend zu machen. Diese Forderungen sind notwendig für eine neue Ordnungspolitik und auch im Sinne einer Langzeitökonomie. — Danke. 16.57

Vorsitzender Abgeordneter **Brennsteiner:**
Ich danke Herrn Ing. Josef Galler.

Als nächster am Wort ist Herr Abgeordneter Hofer.

Abgeordneter Johann Hofer

16.57

Abgeordneter Johann **Hofer** (ÖVP): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Ursprünglich habe ich nicht mehr vorgehabt, mich zum Wort zu melden, aber Herr Professor Knoflacher versteht es, so zu reden, daß Journalisten zur Feder greifen, und er versteht es natürlich auch, daß ein Politiker dann seinen Vorsatz beiseite schiebt und sich doch zu Wort melden muß, und die Ausführungen des Herrn Professors haben mich irgendwo herausgefordert, das zu tun.

Politiker stützen sich immer wieder klarerweise auf Ratschläge der Wissenschaftler, und einer dieser Wissenschaftler, der sich schon vor zehn Jahren auf dem Gebiet des Straßenbaus einen Namen gemacht hat, war Herr Professor Knoflacher.

Aber vor zehn Jahren war Herr Professor Knoflacher noch ein Straßensaulus, heute ist er ein Straßenpaulus. Kein Vorwurf. Wir alle können gescheiter werden, gar keine Frage. Und die Entwicklung, etwa der Transit, von dem wir heute reden und über den wir in Tirol diskutieren, ist ein Beweis dafür, daß man einfach gescheiter werden muß. Das ist gar keine Frage.

Aber es so darzustellen, als ob das immer seine Weisheiten gewesen wären, nur die rückschrittlichen und verbohrteten und womöglich dummen Politiker haben das nie akzeptieren wollen, so ist es ja nicht.

Wenn er hier sagt, er ist ein Verfechter dieser lückenhaften Verbauung, die Lücken soll man sozusagen belassen, um hier Bremsen einzubauen, so hat das etwas für sich. Sehr wohl sind das Bremsen. Er hat aber verabsäumt, und gerade von ihm als Straßenswissenschaftler hätte es mich interessiert, zu erklären, was man der Bevölkerung, die in dieser Lücke wohnt, sagen soll, wenn sich die Blechlawine dort dann durchschlängelt bis zum nächsten fertigen Autobahnstück. Es hätte mich sehr interessiert als Politiker, welche Ratschläge er uns erteilt hätte.

Und doch noch ein bißl zurück. Mich haben einige Passagen der Rede des Herrn Dr. Stickler heute vormittag sehr interessiert. Er hat einen Ausflug in die Geschichte gemacht, und zwar hat er ausgeführt, daß die Menschen in den Alpen, im Gebirge, in den Alpentälern zu einer Zeit, als die heile Welt

geherrscht hat, als wir zu Fuß gegangen sind, bestenfalls geritten sind oder mit Pferdege-spannen unterwegs waren, Angst vor dieser Natur gehabt haben. Verständlich — das waren raue Wirklichkeiten —, daß sie nicht begeistert waren, einen Gipfel zu besteigen, sondern sie haben Angst gehabt, daß da etwas herunterkommen könnte, und sie haben daher auch Respekt vor dieser mächtigen Natur gehabt.

Heute sehen wir es nur mehr von der romantischen Seite. Zu Recht, für den Städter ist das ja Romantik. Und Frau Kollegin Stadler hat ohnedies davon gesprochen: Die Alpen, und alles, was man drum herum versteht, sind ein Rohstoff, ein sehr wichtiger Rohstoff für unseren ganzen Fremdenverkehr, und daher haben wir sorgfältig mit ihnen umzugehen.

Daher gefällt mir diese heutige Diskussion, weil das österreichisch ist. Mit dem Reden kommen die Leute zusammen, und es ist sehr erfreulich, daß die Vertreter von diversen Bürgerinitiativen hier eingebunden sind.

Nur möchte ich doch auch als Politiker von den Vertretern von diesen umweltbewegten oder transitgeschmerzten, -gepeinigten Vertretern etwas Verständnis haben. Mit dem Reden kommen die Leute zusammen. Das heißt, irgendwo müssen wir uns zusammenreden können. Aber nicht einfach zu sagen: Da geht überhaupt nichts mehr! — Wir bilden uns aber dabei bei Gott nicht ein, daß wir Politiker immer recht haben müssen. Auch wir haben allen Grund, zu lernen; keine Frage.

Wir haben heute schon die vielen Transitmöglichkeiten besprochen: Straße, Bahn, auch — ich bin dankbar, Herr Kollege Probst von der Freiheitlichen Partei hat ein Steckpferd von mir hier ausgebreitet, ich brauche es nicht mehr ausführlich zu tun — die Donau. Ich komme aus dem Bezirk Eferding, Oberösterreich, aus einem Donaubezirk. Der Rhein-Main-Donau-Kanal: rund 3 500 Kilometer Transitweg. Ruhig, relativ ruhig wenn ein Schiff fährt, wenig Energieaufwand. Der Kollege hat die Vergleichszahlen ohnedies genannt. Ich brauche sie nicht zu wiederholen.

Aber damit dieser so wertvolle Transitweg genutzt werden kann, ist es wahrscheinlich erforderlich, daß man unterhalb von Wien, östlich von Wien die Donau wird aufstauen müssen, um diesen 3 500 Kilometer langen

Abgeordneter Johann Hofer

Weg optimal nützen zu können. Natürlich gibt es auch dort wieder umweltbewegte Leute, die sagen: Es ist eine Katastrophe, wenn man in diesem Stück noch eingreift. Aber hier wird man Kompromisse suchen müssen.

Noch einmal: Mit dem Reden kommen die Leut' z'samm. Ich hoffe, wenn wir zueinander gehen und nicht auseinander, werden wir einen Weg finden. 17.01

Vorsitzender Abgeordneter Brennsteiner: Ich danke dem Abgeordneten Hofer für seine Ausführungen.

Am Wort ist nun Bundesrat Dr. Martin Strimitzer.

17.01

Bundesrat Dr. Martin Strimitzer (ÖVP, Tirol): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe zwar wie der Herr Verkehrsminister das Glück, nicht an einer Transitstraße zu wohnen, aber es ist mir wie allen übrigen Tiroler Politikern auch so ergangen, daß uns ganz einfach in wiederholten Diskussionen mit den 40 Prozent jener Tiroler, die in der Inntal- und in der Wipptalfurche leben, bewußt geworden ist, daß die Bevölkerung einfach nicht mehr bereit ist, die Belastungen des LKW-Transits in diesen Wohngebieten im bisherigen Umfang hinzunehmen, wobei man ja hinzufügen muß, daß sich der Lärm vor allem, aber natürlich auch die Abgase in den genannten Tälern ganz anders auswirken als in der Ebene.

Ich möchte freilich unbeschadet der Aussagen des Herrn Kollegen Nationalrat Dr. Müller die Feststellung des Herrn Landeshauptmann-Stellvertreters Gasteiger unterstreichen, der gemeint hat, daß im Grunde ein Gesamtverkehrskonzept selbstverständlich auch die Auswirkungen des PKW-Verkehrs zu berücksichtigen hätte. Ein solches nun seit vielen Jahren leider Gottes wiederholt vergeblich gefordertes und noch immer nicht vorhandenes Gesamtverkehrskonzept hätte sich natürlich auch mit allen jenen Punkten zu beschäftigen, die hier in sehr eindrucksvoller Weise, muß ich sagen, vom Vertreter der Firma LKW-Walter auf den Tisch gelegt worden sind.

Ich möchte in dieser Enquete, meine Damen und Herren, aber unter besonderer Berücksichtigung der Äußerungen auch des Herrn Botschafters Scheich nicht untergehen

lassen, daß sowohl im Außenpolitischen Bericht des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten für 1988 als auch im Ministerratsvortrag des Außenministers vom 5. 4. 1989 sehr klar festgestellt worden ist – ich darf zitieren –:

„... daß das für Österreich so drückende Transitproblem seit Jahren sowohl bei den Institutionen der Europäischen Gemeinschaften als auch bei deren Mitgliedstaaten immer wieder und nachdrücklich dargelegt worden ist. Dabei wurde auch darauf aufmerksam gemacht, daß Österreich letztlich gezwungen sein könnte, einseitig drastische Beschränkungen einzuführen, sollte es nicht gelingen, die Umweltbelastungen auf andere Weise zu vermeiden.“

Zum Herrn Kollegen Stocker – er ist zwar nicht da – möchte ich sagen, daß, wenn hier von einseitigen Belastungen die Rede ist, natürlich logischerweise die derzeitige Situation als Ausgangsbasis zu verstehen ist.

Jedenfalls hat der einstimmige Beschluß des Tiroler Landtages vom 23. Mai 1989 gezeigt, daß die Grenze der Belastbarkeit der Tiroler Bevölkerung überschritten ist. Nun habe ich eigentlich nicht die Absicht gehabt – ich sage das ganz offen –, hier eine parteipolitische Note in die Diskussion zu bringen, aber da Herr Kollege Strobl gemeint hat, etwa mit Hinweis auf das Datum 12. März, einer bestimmten Partei in Tirol Haltungsänderung vorwerfen zu sollen, dann muß ich ihm natürlich schon entgegenhalten, daß ein solcher Vorwurf zumindest deswegen problematisch ist, weil immerhin ein maßgeblicher Funktionär seiner eigenen Partei, der noch dazu für die Einführung des Nachtfahrverbots die Kompetenz besitzt, bis noch vor wenigen Wochen, bitte schön, ebenfalls ein sehr erklärter Feind dieses Nachtfahrverbotes gewesen ist.

Aber wir finden uns schon wieder, wenn ich festhalte meine Damen und Herren, daß jedenfalls alles zu begrüßen ist, was seitens der zuständigen Ressorts zur Entlastung der Bevölkerung bereits verfügt oder ins Auge gefaßt worden ist. Ich sage auch ganz offen: Seien wir froh, daß wir diese Enquete dazu benutzen können, die bereits ins Auge gefaßten Maßnahmen zu begrüßen, und nicht erst hier die Forderungen in dieser Richtung deponieren müssen.

Bundesrat Dr. Martin Strimitzer

Zu diesen Dingen, die gemacht werden müssen und die nicht nur Zukunftsaufgabe sein können, sollte auch ein sofortiger Forschungsauftrag für Lärmreduktionen im Eisenbahnverkehr zählen. Denn es wäre ja wirklich, glaube ich, ein Treppenwitz, wenn es gelänge, den LKW-Verkehr durch Verlagerung auf die Schiene einzuschränken, sich aber gleichzeitig die Klagen über den Verkehrslärm einfach dann auf die Schiene verlagern würden.

Ich komme zum Ende, möchte mich nicht mehr mit dem Chemikalienproblem aufhalten und unterstütze alles das, was hier gesagt worden ist, auch die Notwendigkeit der Kontrollen. Vielleicht darf ich in diesem Zusammenhang nur sagen, was die Zahl der Kontrollbeamten anlangt, so sei das alles unterstrichen, was Nationalrat Pischl und Landeshauptmann-Stellvertreter Tanzer gesagt haben. Man kann einfach nicht wie ein Rasenmäher über die Personalstände des Bundes drüberfahren, wenn man sparen will, sondern es wird, wie ich glaube, einfach notwendig sein, weniger notwendige Aufgaben zu beseitigen, damit man zum Vollzug notwendiger Aufgaben das notwendige Personal hat.

Ich unterstreiche noch einmal, daß zum Nachfahrverbot Begleitmaßnahmen gehören, und möchte auch das, was Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Tanzer gemeint hat, unterstreichen, daß es gut wäre, eine Anhebung der Grenzen für Organstrafmandate zu erreichen, weil wir ja nicht mit allen Ländern Verwaltungs-, Vollstreckungsvereinbarungen haben und ja bekanntlich nicht nur Deutsche auf unseren Autobahnen fahren. — Danke.

17.07

Vorsitzender Abgeordneter Brennsteiner:
Ich danke dem Herrn Bundesrat Strimitzer für seine Ausführungen.

Zu Wort gemeldet ist Gerhard Stürzlinger aus Innsbruck.

17.07

Gerhard Stürzlinger (Grüne, Innsbruck):
Sehr geehrte Damen und Herren — zumindest die wenigen, die noch hier sind! Ich muß Ihnen sehr deutlich sagen: Ich bin relativ frustriert. Es ist für mich eigentlich ein trauriges Kapitel, daß wir uns hier Zeit nehmen, daß wir Arbeitstage benützen, um nach Wien zu kommen, und daß wir hier vor fast leeren Hallen reden müssen.

Es ist erschreckend, daß gerade die Minister, jene Herren, die wir eigentlich ansprechen wollten, als erste verschwunden sind. Mir ist es relativ gleichgültig, aus welchem Grund sie hier weggegangen sind. Ich muß sagen: Wir müssen uns auch freinehmen, wir müssen auch Termine verschieben, damit wir dieser Pflicht hier nachkommen können. Ich finde es frustrierend, wenn ich hier vor fast leerem Saal meine Wortmeldung abgeben muß. Am liebsten täte ich aus meiner Verärgerung über diesen Zustand gar nichts sagen.

Ich wohne im Wipptal. Ich erlebe den Transitverkehr direkt vor meiner Haustür, und ich beschäftige mich schon relativ lang damit. Wenn wir uns anschauen, was durch unser Tal läuft, dann kommen wir früher oder später an die Frage nach den Ursachen heran. Wir müssen uns überlegen: Woher kommt dieser Verkehr?

Ich möchte damit ein Kapitel anreißen, das heute hier noch kaum angerissen worden ist, und zwar die Entwicklung der Wirtschaft. Das wirtschaftliche Wachstum der letzten 10, 15 bis 20 Jahre verläuft in Zahlen von 0 bis etwa 3 Prozent. Der Alpentransit steigt jährlich um 5 bis 7 Prozent. Wir sehen hier ganz klar eine Diskrepanz der Entwicklungen.

Warum passiert das? Warum wächst gerade der Alpentransitverkehr in einem viel größeren Ausmaß an als die normale Wirtschaft? Welche Ursachen liegen hier dahinter? — Ich glaube, dieses Kapitel sollte man sich einmal etwas genauer anschauen. Dann kommt man nämlich auf die Wirtschaftsprinzipien der EG. Dann kommt man drauf, daß die sogenannten Freiheiten der EG eigentlich Zwänge sind.

Die sogenannten Freiheiten der EG bewirken nämlich, daß die Wirtschaft Prinzipien entwickelt hat, die dazu führen, daß wirtschaftliche Produktionsprozesse in Europa verteilt werden nach geographischen Faktoren, nach Standortfaktoren, wie zum Beispiel Arbeitslohn, wie Sicherheitsbestimmungen, wie arbeitsrechtliche Bestimmungen und so weiter. Hier werden Prinzipien durchgeführt, die auf Kosten der Bevölkerung entlang der Transitroute gehen, die die Umwelt beeinträchtigen und die vor allen Dingen von ihrem ökonomischen Faktor her überhaupt nicht stimmen. Das Kosten-Nutzen-Gefüge dieser Wirtschaft, die sich auf den Verkehr so enorm auswirkt, stimmt nicht. Der Ver-

Gerhard Stürzlinger

kehr trägt seine Kosten nicht selber, der Straßenverkehr insbesondere, aber auch der Gesamtverkehr.

Wenn wir bei diesen Strukturen, die diese Wirtschaft uns vorgibt, einmal einen Drehpunkt ansetzen könnten, dann glaube ich, daß wir zu einer menschlichen, umwelt- und sozialverträglichen Wirtschaft kommen können, die letztendlich ein Wohlstandsgefüge bilden könnte, das Lebensqualität und Umweltqualität heißt und nicht wie heute Wohlstandsquantität.

Hier müssen wir gewisse Veränderungen in diesem Wirtschaftsdenken, das wir heute haben, ansetzen, dann werden wir letztendlich von einem harten Leben, wie wir es heute haben — harter Tourismus, harte Energievergeudung, harte Verkehrsanwendung — hinkommen zu einem sanften Leben, das uns wieder ein menschliches Erleben im Einklang mit der Umwelt bringen kann. Hier müssen wir Tendenzveränderungen ansetzen. Nur so werden wir dieses Problem letztendlich bewältigen können.

Das ist natürlich ein langfristiges Programm, bei dem man nicht einfach heute sagen kann: So, das machen wir!, aber wir in Tirol zum Beispiel müssen Veränderungen ansetzen, um an den Auswirkungen dieses Wirtschaftsgefüges Veränderungen zu bewirken. Wir können durch restriktive Maßnahmen im Straßenverkehr gewisse Tendenzveränderungen erreichen. Die Umstrukturierung eines ganzen Wirtschaftsgefüges ist natürlich ein langfristiger Prozeß. Wir werden es aber nicht erreichen, indem wir neue Verkehrswege schaffen, egal ob Straße oder Bahn, sondern wir werden es erreichen, indem wir bei den Auswüchsen dieser Wirtschaft, zum Beispiel auf dem Sektor Verkehr, aber auch auf dem Sektor Energie, auf dem Sektor Müll, versuchen, durch Reduktionen gewisse Einschränkungen einzuführen. Das ist die einzige Chance.

Lassen Sie mich ein kurzes Wort noch — ich hoffe, es geht sich aus — zum Thema Tunnel sagen. Ich habe schon gesagt: Wir glauben, daß weder die Straße noch die Schiene ausgebaut werden soll. Wenn ich kurz hochrechnen darf: Wir haben in den letzten Jahren auf der Straße Zuwachsraten von 5 bis 7 Prozent, die EG prophezeit uns bis zum Jahr 2000 in etwa eine Verdoppelung des Verkehrsvolumens. Das deckt sich sehr genau; das sind nämlich 6 Prozent.

Wenn ich die 6 Prozent hochrechne bis ins Jahr 2010, in dem ein Alpenbasistunnel fertig sein könnte, dann komme ich von jetzt etwa 19 Millionen Jahrestonnen auf der Straße plus 4 Millionen Tonnen auf der Bahn, auf 80 Millionen Jahrestonnen!

Ein normaler Eisenbahntunnel hat eine Kapazität von 30 Millionen Jahrestonnen. Überlegen Sie sich bitte: Dann, wenn hier der erste alpenquerende Schientunnel fertig sein könnte, bräuchten wir bereits drei Schientunnels! Was passiert in der Zeit bis dahin? — Da überfluten unsere Täler vom Verkehr. Das ist nicht die Lösung! Schon allein dieses Rechenbeispiel zeigt auf, daß wir letztlich nur durch eine Reduktion des Verkehrs zu einer Lösung kommen können.

Diese Reduktion des Verkehrs ist nur über Veränderungen der strukturellen Basis dieser Wirtschaft zu machen. — Danke schön. 17.13

Vorsitzender Abgeordneter **Brennsteiner**:
Ich danke Herrn Gerhard Stürzlinger.

Zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Astrid Kuttner.

17.13

Abgeordnete Astrid Kuttner (Grüne): Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte eingangs sagen, ich verstehe die Frustration und die Enttäuschung meines Vorredners sehr gut. Ich glaube, Sinn der Enquete hätte sein sollen, daß vor allem wir Politiker hören, wo die Bevölkerung der Schuh drückt, welche Sorgen und Anliegen sie bezüglich des Transitverkehrs hat. Es sind zwar Vertreter der Bürgerinitiativen geladen worden, aber sie sind leider zum Teil sehr spät zu Wort gekommen. Ich glaube, man hätte es ein bißchen anders aufziehen können und hätte vor den Politikern die Betroffenen beziehungsweise die Vertreter der Bürgerinitiativen zu Wort kommen lassen sollen.

Ich kann mich sehr kurz halten. Ich habe nur einige Sachen zu sagen, die auch schon von etlichen Vorrednern vor mir angesprochen worden sind.

Zur Eindämmung der Transitbelastung helfen meines Erachtens nur umfangreiche Maßnahmen nach Schweizer Vorbild. Das Nachfahrverbot ist für mich nur dann sinnvoll, wenn es wirklich ohne Ausnahmen passiert. Zur Frau Kollegin Rabl-Stadler gesagt: Die Nahversorgung ist auch dann gewährlei-

Abgeordnete Astrid Kuttner

stet, wenn es keine Ausnahmen gibt. Auch in der Schweiz funktioniert die Nahversorgung, und zwar mit Kleintransportern.

Neben dieser sinnvollen Maßnahme gehören unbedingt für mich als Maßnahme noch die Tonnagebeschränkung auf 28 Tonnen dazu, ein ausgedehnteres Wochenendfahrverbot, eine Kontingentierung der Durchfahrtsgenehmigungen, dann selbstverständlich auch Tempo 80:100, das Verbot von Gifttransporten auf der Straße. Die Öko-Maut ist einzusetzen für Umweltschutzmaßnahmen. Die Einhebung der Öko-Maut muß überregional erfolgen, damit nicht Gegenden noch mehr zum Handkuß kommen, die durch Bundesstraßen schon belastet sind, wenn die Öko-Maut nur auf Autobahnen eingehoben wird.

Ich weiß, diese Maßnahmen klingen zum Teil recht utopisch. Ich persönlich bin es aber gewohnt, Utopien seit langem in den verschiedensten Gremien zu vertreten. Das Nachtfahrverbot ist von sehr vielen Menschen, auch von sehr vielen Menschen, die jetzt noch hier sitzen, vor etlichen Monaten und Wochen noch als Utopie belächelt und auch angegriffen worden. Jetzt auf einmal geht das Nachtfahrverbot. Ich glaube, daß etliche andere Maßnahmen, die ich vorher genannt habe, jetzt auch noch utopisch klingen, aber vielleicht in einigen Jahren, hoffentlich Monaten, wenn nicht schon gar sofort eingeführt werden sollten, Maßnahmen, die dann für Sie alle vielleicht nicht mehr so utopisch sind.

Kurz einige Worte zu den EG-Verhandlungen bezüglich alpenquerenden Transit. Zur EG ist nur relativ wenig gesagt worden. Ich glaube, man sollte kein Beitritts-gesuch abschicken, bevor die Transitverhandlungen mit der EG nicht abgeschlossen sind. Landeshauptmann Partl von Tirol hat heute vormittag ähnliches angedeutet. Wenn er das wirklich ernst meint, dann begrüße ich seinen Vorschlag sehr. Österreich würde nämlich sonst ein Pfand aus der Hand geben, wenn unser Land den Beitritt mit der Transitverhandlung koppelt. Ich glaube, es ist eine Illusion, daß man das getrennt betrachten kann, wie es der Herr Botschafter heute vormittag gesagt hat. Die EG wird das nicht getrennt betrachten, die EG wird das nur gemeinsam verhandeln. Österreich wird, wenn es die Verhandlungen nicht getrennt führt, durch die EG noch erpreßbarer werden, als es es bisher schon ist.

Abschließend gesamtpolitisch: Der Transit ist nicht nur ein österreichisches Problem. Wir haben heute sehr viel von Österreich geredet, wir haben sehr viel von Tirol geredet, was ich sehr begrüße, weil ich aus Tirol komme. Die Transitproblematik besteht aber im gesamten Alpenraum und wird auch im gesamten Alpenraum diskutiert, und die Bevölkerung des gesamten Alpenraumes fordert Maßnahmen. Es gibt Bürgerinitiativen auch in Deutschland, in Italien, auch in der Schweiz. So wie es in Österreich schon nicht möglich ist, die Bürgerinitiativen von einzelnen Bezirken gegeneinander auszuspielen — zu sagen, wir wollen den Verkehr nicht, es sollen ihn die anderen Gegenden haben —, so wird es auch nicht möglich sein, die verschiedenen Länder in den Alpen jetzt gegeneinander auszuspielen. Die Bürgerinitiativen haben sich auch überregional schon lang hier zusammengeschlossen.

Ich glaube abschließend, Österreich braucht Schweizer Transitmaßnahmen, und zwar nicht als Utopien, sondern als sofortige entsprechende gesetzliche Maßnahmen. 17.19

Vorsitzender Abgeordneter **Brennsteiner:**
Ich danke der Frau Abgeordneten Kuttner.

Am Wort ist Dr. Peter Tschirner.

17.19

Dr. Peter **Tschirner** (Verkehrspolitische Abteilung, Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die heutige Diskussion zeigt wieder einmal, daß wir vor einem Problem stehen, nämlich: Wir reden vom Transitverkehr, wir treffen aber mit den Maßnahmen, die wir vorsehen, wie zum Beispiel dem Nachtfahrverbot, in erster Linie die österreichische Wirtschaft.

Ich kann das nur unterstreichen, was Professor Gemacher heute vormittag gesagt hat: daß sich die Bevölkerung des Nutzens des LKW-Verkehrs gar nicht richtig bewußt ist. Sowenig wie der Strom aus der Steckdose kommt, so wenig wächst der frische Salat beim Greißler um die Ecke.

Es ist eine unserer Forderungen als Interessenvertretung der gewerblichen Wirtschaft, daß Maßnahmen gegen den Verkehrslärm unter Berücksichtigung der Bedürfnisse und Möglichkeiten der Wirtschaft getroffen werden.

Dr. Peter Tschirner

Die Wirtschaft ist bereit, sich umzustellen. Nur ist die Umstellung des Fahrzeugparkes etwa auf lärmarme LKWs nicht in der Kürze der Zeit möglich. Es sind ja nur noch etwa fünf Monate bis zum geplanten Beginn des Nachtfahrverbotes, und es existiert nicht einmal die entsprechende rechtliche Grundlage, die die Normwerte für den umweltverträglichen LKW festsetzt.

Es ist der Industrie — entgegen den Behauptungen, die immer wieder aufgestellt werden — nicht möglich, innerhalb dieser kurzen Zeit die entsprechenden Fahrzeuge in der benötigten Anzahl zur Verfügung zu stellen. Der wiederholt propagierte Prototyp der Firma Steyr von 310 PS wird erst im September serienreif, die Produktion beginnt also erst dann, wenn die Fahrzeuge eigentlich schon auf der Straße verkehren sollten.

Es ist auch für die verladende Wirtschaft und auch für die Frächter ein Problem, sich im nötigen Umfang umzustellen. Ich darf hier kurz ein Schreiben einer österreichischen Handelsorganisation zitieren:

„Was die Neuanschaffung von sogenannten Flüster-LKW betrifft, geben wir gerne unsere grundsätzliche Bereitschaft bekannt, bei Neuanschaffungen solche LKW zu berücksichtigen, die diesen Anforderungen gerecht werden, es ist aber ausgeschlossen, bei zirka 150 LKW diese Neuanschaffung innerhalb einer so kurzen Frist durchzuführen.“ — Bitte, das sind die Probleme, die sich in der Praxis aus Fristen, die in keiner Weise ausreichen, ergeben.

Ich möchte auch noch einmal auf die Re-torsionsmaßnahmen, die wir vom Ausland zu erwarten haben, hinweisen. Es ist ja nicht nur so, daß es Maßnahmen gibt, die von offiziellen Stellen in der Bundesrepublik oder in Italien verhängt werden, sondern es sind die vielen kleinen Stiche, die natürlich auch aus anderen Sektoren, aus privaten Bereichen kommen. Hier habe ich eine Mitteilung einer deutschen Spedition, die gerichtet ist an die österreichischen Geschäftspartner, also die Frächter, die hier Transporte durchführen, und da wird klar die Sanktion, die gegenüber Österreich getroffen werden soll, angeführt:

„Beginnt das Nachtfahrverbot, so werden wir Sanktionen gegenüber österreichischen Transportunternehmen ergreifen.“

1. Im Export nach Italien werden keine österreichischen Transportunternehmer eingesetzt.

2. Im Import werden unsere Korrespondenten angewiesen, ihre Transporte nur mit deutschen oder italienischen Unternehmern durchzuführen, da österreichische LKW bei uns nicht mehr abgefertigt werden.“

Und diese Firma schreibt weiter: „Es bleibt uns keine andere Wahl, um außerhalb der politischen Diskussion unseren möglichen Einfluß zur Geltung zu bringen.“ — Das ist das, was uns mit der überstürzten Einführung von Nachtfahrverboten ins Haus steht. *(Zwischenruf des Abg. Helmuth Stocker.)*

Die Wirtschaft fordert daher beim Nachtfahrverbot praxisnahe Übergangsbestimmungen und eine Verschiebung der Einführung des Nachtfahrverbotes um ein Jahr. — Danke vielmals. 17.23

Vorsitzender Abgeordneter **Brennsteiner:**
Ich danke Herrn Dr. Peter Tschirner.

Zu Wort gemeldet ist Stadtrat Johann Hatzl, Wien.

17.23

Amtsführender Stadtrat für Verkehr und Energie Johann Hatzl (Wien): Meine Damen, meine Herren! Ich weiß natürlich, daß das zu so später Stunde in einem hohen Maß eine Rede für das Protokoll, ein Beitrag für das Protokoll ist, aber es soll ausgesprochen werden. Ich habe mich aber ganz bewußt möglichst am Schluß der Diskussion einzureihen versucht, weil ich am Anfang nicht die Meinung aufkommen lassen wollte: Was fällt einem Wiener Vertreter plötzlich ein, sich in der Transitfrage einzumengen? Und damit bin ich eigentlich schon bei der ersten Feststellung, die ich treffen möchte.

Es geht der betroffenen Bevölkerung, die sich durch Lärm oder durch Schadstoffe gestört fühlt — zu Recht gestört fühlt —, in erster Linie nicht sosehr darum, ob das störende Kraftfahrzeug aus Deutschland, Italien, Österreich oder woher immer kommt, sondern um ein Problem, das jeden einzelnen betrifft. Daher ist das Woher egal, und somit ist diese Frage eine gesamtösterreichische. Ich glaube, das Parlament hat — wenn mir diese Bemerkung gestattet ist — einen kleinen Fehler gemacht, indem man so sehr die Frage der Transitproblematik auf den Westen

Amtsführender Stadtrat für Verkehr und Energie Johann Hatzl

oder auf den Süden Österreichs zugeschnitten und damit die Gesamtproblematik des gesamtösterreichischen Raums etwas zurückgedrängt hat. Daher bemühe ich mich jetzt, ein bißchen etwas auch aus der Sicht des ostösterreichischen Raumes einzubringen. *(Abg. Karl P i s c h l übernimmt den Vorsitz.)*

Meine Damen und Herren! Vom Standpunkt der Wiener Landesregierung haben wir überhaupt großes Verständnis für die Vorstellungen beziehungsweise die Initiativen, die vom Minister hier ausgesprochen und in Zusammenarbeit mit den einzelnen Bundesländern gesetzt wurden, weil wir meinen, daß das eine sehr brennende Frage ist, die die Tauern-Strecke, die Inn-Strecke, die Pyhrn-Strecke und all diese Bereiche, über die heute gesprochen wurde, betrifft. Übersehen wir aber bitte dabei nicht, daß das natürlich auch eine Auswirkung auf andere Teile Österreichs hat.

Bei aller Bescheidenheit gestatte ich mir, darauf zu verweisen, daß zum Beispiel in Wien der Bereich der Autobahn Südosttangente um ein Vielfaches mehr an Verkehrsaufkommen im dicht bebauten und im städtischen Bereich aufweist, und es darf Sie daher nicht verwundern, daß die Wiener Landesregierung — und wir haben heute in der Sitzung darüber diskutiert — die Meinung vertritt, daß diese Frage des Nachtfahrverbots auf den Autobahnen nicht nur eine Frage der westösterreichischen Strecken sein kann. Das ist eben eine Frage, die genauso ihre Auswirkungen auch auf den ostösterreichischen Bereich hat und die Notwendigkeit ergibt, im gleichen Zeitraum in der Rechtsform — zumindest für die Wiener gesprochen — auch uns die Möglichkeit einzuräumen, für die Autobahnbereiche unserer Stadt — wir haben ja in Wien selbst in der Frage unserer Straßen beim Nachtfahrverbot entsprechende Maßnahmen gesetzt — die gleichen Lösungen in Anspruch zu nehmen, die für die anderen Teile Österreichs vorgesehen sind.

Daher meinen wir, daß dieses Nachtfahrverbot auf den Wiener Bereich ausgeweitet werden soll, daß auch hier in diesem Zusammenhang die entsprechenden Maßnahmen gesetzt werden sollen und daß die Neuzulassung lärmarmen Lastkraftfahrzeuge oder Fahrzeuge überhaupt und schadstoffarmer Fahrzeuge eine sehr dringende Frage nicht nur für Land und Alpen, sondern auch für den städtischen Wohnbereich in unserem Lande Österreich ist.

Meine Damen und Herren! Es ist aber sicherlich so, daß wir nicht verkennen wollen, daß wir nicht Utopisten sein können, die meinen, durch solche Verbote wäre plötzlich dann der Gesamtverkehr abgeschafft, der LKW nicht mehr notwendig, sondern es wird den Wirtschafts- und Güterverkehr auch in Zukunft geben. Wir meinen nur, man müßte — und das ist auch eine Überlegung der Ostregion oder vor allem der Stadt Wien — aber vom Bundesgesetzgeber erwarten können, daß er versucht, Fehlentwicklungen, die, regional betrachtet, in Österreich vielleicht schon eingetreten sind, für die gesamte Republik in Zukunft zu verhindern.

Kleines Beispiel: Wir alle rechnen damit, daß natürlich durch die Liberalisierung im Osten, in der Tschechoslowakei und in Ungarn, der Verkehr und damit auch die Tendenz zunehmen wird, ins Ausland zu reisen, nicht nur nach Österreich, sondern auch nach Deutschland, Frankreich und andere Staaten, wofür man nicht nur die Bahn, das Flugzeug oder das Schiff benützen wird — obwohl ich für die Bahn und den Ausbau der Bahn in diesem Bereich sehr wohl eintrete.

Das heißt aber, wir müssen schon jetzt Vorsorge treffen — und das ist eine weitere Forderung und Bitte der Wiener Landesregierung, sich das auf Bundesebene zu überlegen —, daß dieser neue Transitverkehr nicht die Flughafenaubahn, also die Ost Autobahn, quer durch die Stadt über die Südosttangente zur West Autobahn benutzen kann, sondern daß im Nichtwohngebiet außerhalb der Stadt Lösungen gesucht werden müssen, wo diese neue Transitstrecke, die sicher eine Notwendigkeit sein wird, auch gefunden wird. Es muß hier auch durch entsprechende Schallschutzmaßnahmen, die gleichzeitig vorzusehen wären, Vorsorge getroffen werden, daß die Menschen aus diesen Bereichen nicht vertrieben werden.

Meine Damen und Herren! Es ist überhaupt keine Frage, daß es hier um Umweltmaßnahmen geht. Umweltmaßnahmen haben entsprechende Priorität. Und wir meinen, daß all die Mittel, die Beträge, die man gewinnen kann, um solche Umweltmaßnahmen zu finanzieren, natürlich auch entsprechend den Regionen oder dem Bedarf und der Notwendigkeiten aufgewendet werden sollen und daß zusätzlich alles gefördert werden soll, was im Bereich der Schiene oder im Bereich der Schifffahrt im Güter- oder Personenver-

Amtsführender Stadtrat für Verkehr und Energie Johann Hatzl

kehr umweltfreundlicher bewältigt werden kann.

Aber im allgemeinen wird es darauf ankommen, ob es uns gelingt, in Zukunft die entsprechenden Kontrollen vorzunehmen, ob es uns gelingt, die entsprechenden Lehren aus der Vergangenheit zu ziehen, und ob es uns vor allem gelingt, jenem Teil der österreichischen Bevölkerung, die im Burgenland oder in Niederösterreich oder in Wien lebt, klarzumachen, daß uns nicht nur die Probleme der anderen Bundesländer interessieren. Wir sind der Meinung, es müssen dort die Probleme gelöst werden, aber es darf der Osten Österreichs nicht vergessen werden.

17.31

Vorsitzender Abgeordneter Pischl: Danke, Herr Stadtrat Hatzl.

Als nächster ist gemeldet Herr Dipl.-Ing. Helmut Koch. Ich erteile ihm das Wort.

17.31

Dipl.-Ing. Helmut Koch (VCÖ – Verkehrsclub Österreich): Meine Damen und Herren! Ich möchte einen Punkt in der Transitproblematik ansprechen, der heute erst einmal vertieft behandelt wurde, und zwar das Problem des Verkehrswachstums. Ich halte das für das zentrale Problem des Transitverkehrs, aber nicht nur des Transitverkehrs, sondern des gesamten Verkehrs.

Wir haben von Dr. Stickler gehört, daß bis zur Jahrtausendwende im alpenquerenden Transit 60 bis 80 Prozent mehr Verkehr zu erwarten ist. Das würde bedeuten, daß am Brenner statt der heute etwa 4 000 LKWs 6 000 bis 7 000 LKWs fahren würden. Wenn man davon die berühmten 1 600 auf die Bahn bringt, bedeutet das trotz Maßnahmen mehr Verkehr auf der Brenner Autobahn.

Ich glaube, man muß, wenn man mittelfristig das Problem des Verkehrs angeht, vor allem versuchen, dieses Verkehrswachstum in den Griff zu bekommen, da man sonst Gefahr läuft, nur an den Symptomen herumzukurieren und das echte Problem nicht zu lösen.

Ich glaube, diese Prognosen sind kein Naturgesetz, so wie das nirgends in der Verkehrsplanung der Fall ist, sondern diese Verkehrszunahmen werden künstlich durch verkehrspolitische und wirtschaftspolitische Randbedingungen erzeugt – erwähnt sei das

Binnenmarktprojekt der EG, die Liberalisierung des Güterverkehrs –, die darauf hinauslaufen, die Kosten für die transportierende Wirtschaft, für die ladende Wirtschaft noch weiter zu senken.

Man weiß aber, daß speziell der Schwerverkehr auf der Straße heute nicht einmal seine Wegekosten deckt, das heißt, nicht einmal die Kosten, die dafür aufgewendet werden müssen, um die Straßen zu bauen und zu erhalten, von den sogenannten externen Kosten gar nicht zu sprechen, das sind also die Schäden, die durch den Schwerverkehr für andere entstehen. Erwähnt seien Lärmbelastung, Abgasbelastung und ähnliches.

Um nun dieses Verkehrswachstum in den Griff zu bekommen, gibt es, glaube ich, nur eine sinnvolle Ansatzmöglichkeit, das ist, so wie überall in der Umweltpolitik, die Anwendung des Verursacherprinzips oder des Vorsorgeprinzips. Das würde beim Verkehr bedeuten: Verkehrsvermeidung vor Verkehrsentwicklung – ein Grundsatz, der in der Energiepolitik, in der Abfallbeseitigung heute schon anerkannt ist. Auch dort sagt man: Zuerst Energie sparen, bevor man neue Kraftwerke baut, oder Müllvermeidung vor dem Bau neuer Mülldeponien!

In der Bundesrepublik Deutschland gibt es eine erste Untersuchung, die versucht, die gesamten vom LKW verursachten Kosten aufzuaddieren und dem von diesem Gewerbe geleisteten Abgang gegenüberzustellen, und da kommt man zu einem gesamtwirtschaftlichen Kostendeckungsgrad des Schwerverkehrs auf der Straße zwischen 10 und 25 Prozent, das heißt, daß der Schwerverkehr auf der Straße mit seinen Abgaben und Steuern nur etwa 10 bis 25 Prozent der verursachten Kosten auch abdeckt.

Vorsorgeprinzip muß also heißen, daß der Schwerverkehr mit diesen Kosten auch belastet wird und damit die Transporte für die verladende Wirtschaft teurer werden. Ich glaube, das ist durchaus möglich, wenn man das langfristig anlegt, daß sich dann auch die Wirtschaft natürlich auf die veränderten Randbedingungen einstellt und gewisse Fehlentwicklungen in der Wirtschaft durch höhere Transportkosten auch vermieden werden könnten. Ich möchte nur die übermäßige wirtschaftliche Konzentration erwähnen, die darin besteht, daß an einem Standort für ganz Europa bestimmte Geräte hergestellt

Dipl.-Ing. Helmut Koch

werden. Diese Dinge würden also durch eine Anlastung der Kosten gebremst werden.

Als erster Schritt wäre es notwendig und sinnvoll, für Österreich einmal eine fundierte Wegekostenrechnung der einzelnen Verkehrsträger — es gibt leider noch immer keine — und zusätzlich eine Kostenrechnung für die sogenannten externen Kosten des Schwerverkehrs, aber, ich würde sagen, des gesamten Verkehrs überhaupt, aufzustellen, um dann schrittweise eine derartige Abgabe einführen zu können. — Danke schön. 17.36

Vorsitzender Abgeordneter **Pischl**: Danke, Herr Diplomingenieur.

Nächster Redner ist Dipl.-Ing. Dr. Lederbauer.

Und als letzter in der offiziellen Rednerliste in Vorbereitung Herr Universitätsprofessor Dr. Norbert Wimmer.

Bitte, Herr Dr. Lederbauer.

17.36

Oberrat Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang **Lederbauer** (Rechnungshof): Herr Vorsitzender! Sehr verehrte Damen und Herren! Die folgenden kurzen Anmerkungen basieren insbesondere auf meinen Erfahrungen als Mitglied des Rechnungshofs bei der Prüfung von komplexen Projekten. Ich darf aber darauf hinweisen, daß ich hier allein meine private Meinung verrete.

Bei dem heutigen im Rahmen einer parlamentarischen Enquete diskutierten Thema „Transitverkehr“ handelt es sich — das haben auch die Referate und Diskussionsbeiträge gezeigt — um ein äußerst vielschichtiges Problem, das unter anderem auch den Bereich der Technologiefolgeabschätzung betrifft.

Ich habe aufgrund der Erfahrungen als Ziviltechniker und einer USA-Reise, wo ich viele Gespräche im Office of Technology Assessment in Washington hatte, österreichischen Parlamentariern im Jahr 1981 den Vorschlag gemacht, eine ähnliche Institution für die Abschätzung von Technikfolgen auch als Institution des Parlaments zu gründen. In der Folge wurde bekanntlich ein Institut für Technologiefolgebewertung an der Akademie der Wissenschaften installiert, welches bereits eine Reihe wichtiger umweltpolitischer Fragen behandelt.

Diese Enquete im Parlament, aber auch ähnliche Veranstaltungen im Bereich von Landtagen zeigen meines Erachtens deutlich, daß die Beratungsfunktion im legislativen Bereich intensiviert werden sollte.

Ich habe zu diesem Thema vor Jahren bei einer Veranstaltung über neue Strategien für die Verwaltungsreform den Vorschlag gemacht, die Einrichtung des Konsultativorgans, also eines beratenden Organs für die gesetzgebenden Körperschaften zu erwägen.

Da diese Überlegungen bei allen Parteien größtes Interesse fanden, möchte ich als ersten beispielhaften Schritt in diese Richtung im Rahmen dieser parlamentarischen Enquete einige Überlegungen vortragen, die bei meiner Prüfungstätigkeit immer wieder aktuell werden und im engsten Zusammenhang mit dem immer drängender werdenden Problem des Transitverkehrs stehen.

Bei Bauvorhaben der öffentlichen Hand von hoher Komplexität treten immer wieder gravierende Koordinationsprobleme innerhalb der Verwaltung auf, die noch durch unterschiedliche Haltungen von verschiedenen Körperschaften — Bund, Länder, Gemeinden et cetera — erschwert werden.

Einseitige Zielvorstellungen und isolierte Betrachtungsweisen führen nicht selten zu Fehlinvestitionen beziehungsweise teuren und lange dauernden Bauvorhaben. In der Vergangenheit hatte zudem eine unzureichende Abstimmung der vielfältigen Aspekte häufig zur Folge, daß bei den Betroffenen keine Akzeptanz gefunden werden konnte.

Diese Schwierigkeiten wären ohne großen Aufwand zu bewältigen, wenn wir Wege fänden, durch die bei komplexen Problemen alle Betroffenen rechtzeitig und umfassend eingebunden und alle nur denkbaren Gesichtspunkte rechtzeitig berücksichtigt werden.

Die genannten Fehler werden in der Regel erst zu spät aufgezeigt und die außerordentlich wichtigen Erfahrungen aus anderen Projekten nicht mit dem nötigen Nachdruck bei neuen Projekten beachtet.

Ich möchte nur einige konkrete zu lösende Problembereiche stichwortartig und beispielhaft aufzählen.

Es geht um die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrskonzeptes in Abstimmung mit

Oberrat Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Lederbauer

allen maßgebenden Beteiligten im In- und Ausland.

Es geht um die Erarbeitung klarer Zielvorstellungen, um eine gesamtheitliche Beurteilung aller bisher bekannten Varianten und Konzepte für Projekte und Verkehrssysteme unter gleichzeitiger Quantifizierung von Kosten und Nutzen, Suche nach neuen Lösungsmöglichkeiten, ebenfalls unter Quantifizierung von Kosten und Nutzen unter Beachtung der europäischen Dimension der Probleme, Erarbeitung alternativer technisch-wirtschaftlicher Konzepte für die EG-Verhandlungen über den Transitverkehr, Entwicklung eines Modells der offenen Planung mit maximaler Transparenz und umfassender Bürgerbeteiligung, Intensivierung der Kommunikation innerhalb der verschiedenen Ebenen der Verwaltung und zwischen den beteiligten Körperschaften, intensive Koordination zwischen den von Transitverkehr betroffenen Bundesländern und Einbeziehung des Know-hows der jeweiligen Verwaltungen in den weiteren Entscheidungsprozeß, Weiterentwicklung von Umweltverträglichkeitsuntersuchungen zu Systemverträglichkeitsprüfungen, Suche nach Lösungen der Kapazitätsprobleme bei ausländischen Bahnverwaltungen, Entwicklung von Alternativen hinsichtlich der künftigen Organisation des europäischen LKW- und PKW-Verkehrs, Einbeziehung des Problems Transitverkehr in Europa in das Forschungsprojekt EUREKA-Prometheus und vieles andere mehr.

Es ist offenkundig, daß gerade die außerordentlich komplexen Probleme beim Transitverkehr neue Wege der Projektentwicklung erfordern. Da in der Regel – wie schon gesagt – verschiedene Körperschaften, Institutionen und Beteiligte mit unterschiedlichsten Zielvorstellungen, Bewertungen, Interessenlagen und Zwängen auf dem Projektverlauf einwirken, erscheint meiner Ansicht nach die Installierung eines sogenannten Öko-Controllers mit einem qualifizierten Team zur Lösung dieser zum Teil hochkomplexen Materien erwägenswert. Diese Öko-Controller sollten die Analyse der komplexen Problemstellungen durchführen und quasi als Sonderbotschafter zwischen den beteiligten Körperschaften, Interessenvertretungen, Lobbies, Behörden, Wirtschaft und Wissenschaft et cetera wirken.

Gegenüber bisher allzu oft kläglich gescheiterten Lösungsversuchen komplexer Projektaufgaben bietet dieser Weg eine Reihe

von Vorteilen wie zum Beispiel fundierte Aufbereitung umfassender Planungsgrundlagen, Stärkung der Position einzelner am Projekt Beteiligter beziehungsweise Verantwortlicher, frühzeitige Formulierung der wichtigen Fragen, Zulassung gegenständlicher Standpunkte und Förderung einer qualifizierten Konfliktaustragung, Stärkung der Motivation der Beteiligung durch Öffnung für Anregungen, Abwägen und Integration ökologischer Faktoren, verstärkte Suche nach Optimierungsmöglichkeiten, Maximierung des Nutzens aus den vorgesehenen Investitionsmitteln, umfassende und professionelle Know-how-Auswertung in Kontrollinstanzen und ausführenden Unternehmungen, Überwindung von die Entwicklung hemmenden Kompetenzgrenzen, neue Anstöße im Bereich des Föderalismus, Hinterfragen von Äußerungen, Klärungen von Widersprüchen beziehungsweise Lücken in Gutachten, Koppelung der politischen mit der fachlichen Koordination im Fall von Koalitionen, Optimierung der Projektfinanzierung unter gleichzeitiger Quantifizierung des Nutzens, rechtzeitiges Aufzeigen von Engpässen und Setzung von Steuerungsmaßnahmen, Hinführung zur einheitlichen Willensbildung bei mehreren Projektbeteiligten, Erarbeitung abgerundeter Entscheidungsgrundlagen. (*Der Vorsitzende gibt das Glockenzeichen.*) Ich bin schon am Ende.

Wenn auch allmählich im politisch-administrativen System die Chancen des Controlling mit dem Schwerpunkt auf der ökonomischen Seite der Probleme erkannt werden, so sollte das beschriebene Modell unbedingt mit der nötigen Dynamik weiterentwickelt werden. Es ist von entscheidender Bedeutung, Maßnahmen zu setzen, um möglichst rasch und überlegt das Maximum der Synthese zwischen ökonomischen und ökologischen Kriterien zu erreichen.

Das von mir seit Jahren propagierte Projekt-Controlling könnte zu einem Öko-Controlling weiterentwickelt werden. Dabei wären verstärkt Wertänderungen, Megatrends, Ästhetik, Ökologie, Technologiefolgebewertung, Systemverträglichkeitsprüfung, qualifizierte Bürgerbeteiligung und so weiter in professioneller Form bei den Projekten zu berücksichtigen.

Im Falle der Installierung einer derartigen Organisationsform müßten folgende Termine eingehalten werden können: Erste Vorinformation an Entscheidungsträger nach einem

Oberrat Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Lederbauer

Monat, erstes Zwischenergebnis der Analyse von Projekten und offenen Problemen nach sechs Monaten, konkrete Vorschläge über weitere Planungen und Entscheidungen nach neun Monaten. — Ich danke Ihnen. 1744

Vorsitzender Abgeordneter **Pischl**: Danke, Herr Dr. Lederbauer. Ich glaube, Sie haben ein großes Elaborat und ein breites Spektrum heute hier dargebracht.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Universitätsprofessor Dr. Wimmer. Ich erteile es ihm.

1744

Universitätsprofessor Dr. Norbert **Wimmer** (Touristenverein Naturfreunde Österreichs, Innsbruck): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist einerseits sicher ein Nachteil, am Schluß zu reden, andererseits ist es sicher auch ein Vorteil, weil man doch schon etwas auf die Tagung, auf die Diskussion eingehen und versuchen kann, ein Resümee zu ziehen. Das ist leider heute fast nicht möglich, weil die Beiträge sehr disparat waren, sie haben sich zum einen auf politische, verkehrspolitische Fragen, zum anderen vor allem auf die technische Seite konzentriert. Was meines Erachtens wirklich etwas zu kurz gekommen ist, ist die Frage der internationalen Durchsetzungsfähigkeit.

Mir kommt die heutige Diskussion so vor, als ob sich der Teamchef unserer Fußballmannschaft vor dem entscheidenden WM-Ausscheidungsspiel gegen Rußland ausschließlich mit der eigenen Mannschaft beschäftigt und auf die Stärken und Schwächen der gegnerischen Mannschaft, zumal noch in einem Auswärtsspiel, überhaupt nicht eingeht.

Es ist schon richtig — ich darf das selbstverständlich auch als Vertreter der Naturfreunde sagen —: Wer wäre nicht für weniger Verkehr, für mehr Ruhe und dergleichen mehr? Aber wir haben halt hier auch noch Verhandlungspartner, und wir sind in der etwas unangenehmen Situation, daß wir von diesen Verhandlungspartnern auch noch etwas wollen, nämlich wir wollen — wenn ich es recht sehe — doch in die Gemeinschaft eintreten, die wir derzeit mit unseren einseitigen Maßnahmen zum Teil uns gegenüber nicht gerade gut stimmen.

Es gibt zwei Möglichkeiten: Die eine, die gute Variante ist die, daß man sagt: Die Transitverhandlungen führen wir zunächst zum Abschluß, die werden zunächst abgeschlossen, und erst dann treten wir in die Verhandlungen bezüglich des Beitritts ein. Das ist auch erklärte Absicht der Regierung und des Parlaments, soweit das aus den Protokollen zu entnehmen ist. Nur, glaube ich, wird das tatsächlich nicht gehen, und die Skepsis ist ja heute schon von einzelnen geteilt worden. Auch wenn die Gemeinschaft gewillt wäre — was ich nicht unbedingt glaube, wenn ich mir die Stellungnahmen aus der Bundesrepublik, insbesondere des Ministers Zimmermann, anhöre —, mit uns in der Transitfrage kurzfristig nicht nur einen Dialog zu beginnen, sondern den Dialog auch in unserem Sinne abzuschließen, sind die Probleme so gestaltet, daß Transitfragen permanente Fragen sind. Es ist ja nicht so, daß die Transitfragen im Jahr 1992 abgeschlossen sein werden, sondern Transitfragen werden sich immer wieder stellen.

Da gibt es wieder zwei Möglichkeiten: Entweder sind wir außerhalb der EG, dann sind wir an das Rechtssystem der Gemeinschaft nicht gebunden, dann können wir, wie es der Botschafter Dr. Scheich heute so brillant formuliert hat, im Verhandlungswege einfach verhandeln, irgend etwas verhandeln und schauen, was dabei herauskommt. Wir können dann allfällige Retorsionsmaßnahmen zum Anlaß nehmen, zurückzuziehen, wie wir es ja auch schon gemacht haben — ich verweise nur auf die in Planung befindliche Einfuhr einer Gesamtmaut, die wir dann raschest zurückgezogen haben —, oder entsprechende wirtschaftliche Nachteile in Kauf nehmen.

Da ich aber davon ausgehe, daß wir in Verhandlungen betreffend einen Beitritt eintreten werden, ist es doch etwas verwunderlich, daß heute überhaupt nicht die Gemeinschaftskompatibilität, würde ich sagen, die Gemeinschaftsvereinbarkeit unserer Wünsche untersucht wurde, mit anderen Worten, wie weit unsere Transitverkehrsüberlegungen nicht tatsächlich im Rahmen des EWG-Vertrages berücksichtigt werden können beziehungsweise wie weit sie berücksichtigt werden können.

Was heute schon mehrfach angetönt ist, nämlich das Fehlen eines Verkehrskonzeptes, das habe ich gar nicht gewußt, aber ich bin schon hierhergekommen mit der Vorstellung,

Universitätsprofessor Dr. Norbert Wimmer

daß zumindest ein Rechtskonzept vollständig fehlt. Ein Rechtskonzept würde nämlich bedeuten, daß man zunächst einmal den EWG-Vertrag dahin gehend analysiert, welche Maßnahmen sich jetzt wirklich Punkt für Punkt mit dem Vertrag noch im Einklang befinden, welche durch entsprechende Bestimmungen gedeckt werden können und wo wir dann tatsächlich außerhalb des Vertrages sind.

Und wir sollen uns — nochmals gesagt — nicht täuschen: In dem Moment, in dem wir in Beitrittsverhandlungen eintreten, sind für uns natürlich schon die Prinzipien des Gemeinschaftsrechtes bezüglich des Verkehrs verbindlich. Jedenfalls wird sie unser Verhandlungspartner als verbindlich erklären. Der wäre ja nicht gut beraten, wenn er auf einmal sagen würde: Wir beginnen von der Stunde Null an.

Es liegt ein rechtliches Verkehrskonzept der Gemeinschaft vor. Da sind sie uns offensichtlich etwas zuvorgekommen. Was bedeutet das? Das Verkehrskonzept der Gemeinschaft bedeutet den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels. Das ist zwar keine explizite positivierte Grundfreiheit im Sinne der Warenverkehrsfreiheit zum Beispiel, ist aber derzeit einfach die Philosophie und die Politik der Gemeinschaft.

Das bedeutet weiters die Aufhebung der Tonnage-Beschränkung beziehungsweise Anhebung auf 44 Tonnen. Das ist ja alles klar. Die nationalen Kontingentierungen haben zu fallen, sie werden durch Gemeinschaftskontingente ersetzt, die letztlich aber dann so hochgeschraubt werden, daß sie einer faktischen Liberalisierung gleichkommen werden.

Es führt weiters dazu, daß die Sozialvorschriften und die Steuerlasten dann auf Gemeinschaftsebene völlig gleichgeschaltet werden, daß wir auch hier kein dirigistisches Instrument mehr haben. Kleinere Konsequenzen, wie die Aufhebung des Kapotage-Verbotes und dergleichen mehr, will ich hier in diesem Zusammenhang — auch wegen der zeitlichen Belastung — nicht mehr erwähnen.

Was können wir dagegen machen? Wir müssen uns bei den Verhandlungen darauf einstellen, daß wir mit juristischen Maßnahmen dagegen ankämpfen und nicht nur mit Maßnahmen einer etwas vage formulierten politischen internationalen Diplomatie. Das wird uns, glaube ich, wahrscheinlich ange-

sichts der derzeit noch ökonomistischen Präferenzen, die die Gemeinschaft hat, nicht sehr gut bekommen, weil die Herrschaften in Brüssel auch ganz gut rechnen können.

Wir können also nur versuchen, sozusagen die Umweltschutzebene des EWG-Vertrages für unsere Anliegen, für unsere Transitanliegen nutzbar zu machen. Ich bin gar nicht so pessimistisch, wie es zum Beispiel hier steht. (*Der Vorsitzende gibt das Glockenzeichen.*) Ich darf noch zwei Minuten, weil ich der letzte bin (*Heiterkeit*). Herr Vorsitzender, entschuldigen Sie, wenn ich die Verhandlungsführung an mich reiße. — Da steht: „Stop der Verkehrslawine wäre bei einem EG-Beitritt nicht mehr möglich.“ Das ist auch nicht so. Das stimmt natürlich auch nicht. Natürlich ist vieles möglich, auch im Rahmen des Gemeinschaftsrechtes, das ist es ja. Die Uninformiertheit führt immer wieder zu Panikreaktionen, entweder zu einer Bestemmreaktion oder zu der Reaktion: Wir können ohnehin nichts machen.

Wir können sehr viel machen. Wir können alle die produktbezogenen Lärmschutzmaßnahmen, also sprich Lärmdämmung oder Katalysator, alles was wir gemacht haben, jetzt schon auch EG-konform einführen. Es gibt also da den berühmten Artikel 100 A Abs. 3, der das zuläßt. Es gibt sogar darüber hinaus noch die Möglichkeit, über das Gemeinschaftsniveau hinausgehende Vorstellungen und Regelungen einzuführen, also mehr, als die Gemeinschaft sonst bereit ist, in ihrem Gesamtniveau zu dulden.

Das muß aber alles ausgereizt werden, meine Damen und Herren! Das setzt zunächst voraus, daß ich es einmal probiere.

Wir können weiters dann auch mit der neuen Umweltschutzklausel nach Artikel 130 R und S des Vertrages operieren. Wir könnten sogar meinetwegen Umweltverträglichkeitsprüfungen für Autobahnen fordern. Wir müssen etwas fordern. Nur, um es fordern zu können, müssen wir zunächst wissen, was es überhaupt für Möglichkeiten gibt.

Also ich wäre dafür, daß diese Enquete der Anstoß ist, nachdem sehr viel Dampf abgelassen wurde und die Betroffenen wissen, daß hier wirklich versucht wird, etwas zu tun, jetzt in die Detailarbeit einzusteigen. Wir haben ein politisches Konzept, wir haben den politischen Willen.

Universitätsprofessor Dr. Norbert Wimmer

Ich muß festhalten, daß offensichtlich ein Verkehrskonzept in sachlicher Hinsicht noch nicht vorhanden ist. Das werden wir relativ rasch zusammenbringen, weil wir ja nur unsere Wünsche addieren müssen. Aber was uns dann noch fehlt, ist sicher ein Rechtskonzept, mit dem wir die Anliegen, die wir heute behandelt haben, doch wenigstens zum Teil durchsetzen können. Und durchsetzen heißt halt immer noch in einer zivilisierten Welt, nicht zu 100 Prozent, sondern in einer kompromißhaften, für unsere Bevölkerung aber jedenfalls erträglichen Weise.

Danke vielmals, und Entschuldigung für die Überschreitung. 17.53

Vorsitzender Abgeordneter Pischl: Bitte. Beim letzten Redner sind wir etwas großzügiger, Herr Doktor. Danke für Ihre Ausführungen.

Zum Wort ist niemand mehr gemeldet.

Meine Damen und Herren! Von den Referenten ist fast niemand mehr anwesend. Sie haben sich entschuldigt. Es wird kein Schlußwort hier geben.

Ich möchte mich bei den Referenten sehr herzlich bedanken, vor allem aber auch bei den Diskutanten. Wir haben heute 36 Wort-

meldungen gehabt. Auch dafür herzlichen Dank.

Danken möchte ich den Damen und Herren für das Ausharren. Wir sind, wie wir schon heute in der Früh gesagt oder befürchtet haben, ab einem gewissen Zeitpunkt sehr geschrumpft. Ich bitte aber um gegenseitiges Verständnis, daß Referenten weg mußten, aber auch Teilnehmer weg mußten. Ich hoffe, daß die Frustration, wie sie heute da und dort einmal angeklungen ist, im erträglichen Maße bleibt.

Ich möchte aber auch die Gelegenheit wahrnehmen und mich bei der Parlamentsdirektion für die Vorbereitung dieser Enquete bedanken.

Ich möchte mich aber auch bei den Damen und Herren des Stenographendienstes sehr herzlich bedanken. Wir wissen, daß es nicht leicht ist, eine solche Diskussion aufzunehmen, aber gerade dieses Protokoll wird durch die eingebrachten vielfältigen Ideen eine Fundgrube für alle Abgeordneten in der Weiterentwicklung unserer Verkehrspolitik sein.

Nochmals herzlichen Dank!

Die Enquete ist g e s c h l o s s e n.

Schluß der Enquete: 17 Uhr 55 Minuten