

BERICHT
DES BUNDESMINISTERS FÜR ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
NAMENS DER BUNDESREGIERUNG
AN DEN NATIONALRAT

Betreff: EntschlieÙung des Nationalrates vom 7. Juni 1989 E 118 - NR/XVII-GP, betreffend das Gesamtkonzept zur Lösung des Transitverkehrsproblems; Berichtspflicht der Bundesregierung.

Hier: Bericht des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr namens der Bundesregierung an den Nationalrat der mit Ministerratsbeschluß vom 19.12.1989 erfolgten Ermächtigung.

Der StraÙengütertransitverkehr durch Österreich umfaÙt derzeit ein jährliches Volumen von ca. 22 Mio Tonnen. Über die letzten 15 Jahre ergab sich eine jährliche Zuwachsrate von etwa 1 Mio Tonnen/Jahr. Diese hohe Verkehrsbelastung verteilt sich in Österreich auf wenige Routen: etwa drei Viertel entfallen nach einer Analyse aus dem Jahr 1983 auf die Inntal-Brenner-Route. 80 % dieses Verkehrsaufkommens ist ein EG-interner Gütertausch. Der Rest entfällt nahezu ausschließlich auf einen Gütertausch zwischen einem EG-Land und einem Drittland. Die Konzentration auf wenige Routen bewirkt, daß auf diesen Transitstrecken der StraÙengütertransitverkehr zum bestimmenden Faktor für die Belastungen der Anrainer durch den Straßenverkehr geworden ist.

- 2 -

Demgegenüber lag der Schienengütertransit im selben Zeitraum etwa konstant zwischen 8 und 10 Mio Tonnen. Durch diese stagnierende Entwicklung im Schienenverkehrsbereich und die hohen Zuwachsraten auf der Straße, haben sich die Marktanteile dieser beiden Verkehrsträger in den letzten Jahrzehnten wesentlich verändert. Lag der Anteil der Schiene am Gütertransit 1970 noch bei 70 % und jener der Straße bei nur 30 % so hat sich die Relation bis heute umgekehrt. Über zwei Drittel des Gütertransits wird heute auf der Straße abgewickelt. Nach wie vor werden auf der Straße auch heute noch weitere Zuwächse verzeichnet.

Wegen der 28 Tonnen-Beschränkung für das höchstzulässige Gesamtgewicht von LKW in der Schweiz und dem dort seit Anfang der 30er Jahre bestehenden generellen Nachtfahrverbot weicht der internationale LKW-Verkehr der Schweiz aus und nimmt beträchtliche Umwege in Kauf. So wäre die Relation Brüssel-Mailand durch die Schweiz um 266 km kürzer als der Weg über Österreich. Die Schweiz schätzt nach eigenen Hochrechnungen, daß 90 % des Straßengütertransitverkehrs, der nach dem Prinzip der kürzesten Wege der Schweiz zuzuordnen wäre, über Österreich bzw. Frankreich ausweicht. Betrachtet man die heutige Transitverkehrsbelastung der Inntal-Brenner-Autobahn, so sind etwa 25 % der Belastung mit Transit-LKW reiner Abdrängtransit aus der Schweiz, weitere 15 % fänden zumindest eine Alternativroute durch die Schweiz, mit etwa gleicher Entfernung zwischen Anfangs- und Endpunkt des Transports. Damit kann etwa 40 % des Straßengütertransits auf der Inntal-Brenner-Route als nicht oder nicht eindeutig Österreich zuzuordnender Verkehr bezeichnet werden.

- 3 -

Infolge der überdurchschnittlichen Bedeutung des Verkehrs, dem Fehlen von kalorischen Kraftwerken und des hohen Anteils an Elektroheizungen liegt der Anteil der KFZ-Abgase (hierbei trägt der PKW zur Umweltbelastung nicht unmaßgeblich bei) an der Gesamtbelastung der Luft im Alpenraum deutlich höher als im österreichischen Durchschnitt. Zusätzlich ist die Situation dadurch erschwert, daß auf Grund der meteorologischen und topographischen Besonderheiten der inneralpinen Täler - es herrscht dort häufig relative Windstille, vielfach sogar Inversionswetterlage - Luftverunreinigungen hier nachhaltiger wirken, als in anderen Regionen. Durch den hohen Anteil des Transitverkehrs - insbesondere auf der Inntal-Brenner-Route kommen die strengen österreichischen Emissionsregelungen für die verschiedenen Kraftfahrzeugarten nur bedingt zum Tragen. Auf die Emissionsmengen der ausländischen Fahrzeuge haben die österreichischen Emissionsregelungen keinen Einfluß.

Für die Beurteilung der Lärmverhältnisse ist in alpinen Regionen die Tatsache von besonderer Bedeutung, daß die Ausbreitung des Lärms in Bodennähe in engen Tälern eher behindert wird als in der Ebene. So wurden beispielsweise bei Messungen im Tiroler Unterinntal Lärmimmissionsgrenzwerte für ländliche Wohngebiete, die im ebenen, bebauten Gebiet bereits nach 200 - 300 m unterschritten wurde, in exponierten Hanglagen erst nach mehr als Kilometerdistanz erreicht.

Zu den speziellen Problemen Tirols gehört die relativ hohe nächtliche Lärmbelastung an den Transitrouten. Sie werden hauptsächlich durch den Schwerverkehr verursacht.

Vergleiche mit Lärmmessungen aus anderen Bereichen Österreichs zeigen, daß anderswo bei Tag durchaus höhere Lärmpegel als an der Brenner-Autobahn auftreten, der Lärmpegel in der Nacht jedoch deutlich unter dem der Brenner-Autobahn liegt.

- 4 -

Der Transitverkehr hat bereits seit mehreren Jahren an der Lärmbelastung längs der Straßentransitrouten einen entscheidenden Anteil. Der Lärmpegel wurde an der Inntal-Brenner-Route im Jahr 1983 bei Tag durch den Transitverkehr um 7 Dezibel, bei Nacht um 8 Dezibel erhöht.

Die Folgen dieser Belastungen für die Tiroler Bevölkerung wurden in einem Gutachten der Universität Innsbruck analysiert (Lechner, Untersuchungen zum Bleigehalt in der Muttermilch in verkehrsreichen und verkehrsarmen Gegenden in Tirol, Wiener technische Wochenschrift Heft 15 Wien - New York 1988; Lercher, Straßenverkehr und Gesundheit, 1987 Forum österreichischer Wissenschaftler für den Umweltschutz Innsbruck).

Dem Gutachten zufolge läßt sich eindeutig ein Zusammenhang zwischen gesundheitlichen Schäden bei der Bevölkerung entlang stark frequentierter Straßenzüge in Tirol, mit den Emissionen des gesamten Straßenverkehrs (Lärm, Staub, Ruß, Blei und Abgasen wie Kohlenmonoxiden, Stickoxiden, Kohlendioxid, Schwefeloxiden, Kohlenwasserstoffen) wissenschaftlich nachweisen.

Der Straßenverkehr durch Österreich ist hinsichtlich der damit verbundenen Belastungen für die Gesundheit der an den Transitrouten lebenden Bevölkerung und der Umwelt an seine Grenzen gestoßen.

Es ist klar, daß diese Situation entschiedene Maßnahmen erfordert, um die heute bereits unerträglich gewordenen Belastungen schrittweise entsprechend zu reduzieren.

Zur Lösung dieses besonders schwierigen verkehrspolitischen Problems hat das Verkehrsministerium ein multikonzeptionelles Lösungspaket erarbeitet.

- 5 -

Folgende Prinzipien liegen diesem Konzept zugrunde:

- o Priorität des Schutzes der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt
- o Die signifikante Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Straße auf die Schiene prioritär mittels
 - * der Techniken des kombinierten Verkehrs, aber auch
 - * des konventionellen Eisenbahnverkehrs

Dazu ist es erforderlich die Schieneninfrastruktur auf den Transitrouten entsprechend auszubauen und das Bahnangebot entsprechend attraktiv zu gestalten. Hier haben wir ein kurz- und mittelfristiges Ausbauprogramm. Die kurz- und mittelfristigen Eisenbahninfrastrukturvorhaben auf österreichischem Gebiet werden ohne finanzielle Beiträge der EG von Österreich aus eigenen Budgetmitteln realisiert werden.

- o Hinsichtlich des trotz Verlagerung verbleibenden Straßengütertransits:

Betonung der Verkehrssicherheit und der umweltverträglichen Gestaltung des Straßenverkehrs. Dazu gehört insbesondere die Nutzung der modernsten Kraftfahrzeugtechnik zum frühestmöglichen Zeitpunkt zur Verringerung der Belastungen von Menschen und Umwelt und in weiterer Folge auch die Einführung eines umweltverträglichen LKW's

- o Die Rückverlagerung des die Schweiz vermeidenden Umwegverkehrs durch Österreich nach dem - auch in der EG anerkannten - Prinzip der kürzesten Wege

- 6 -

o Eine kapazitive Plafonierung des LKW-Verkehrs, welche jedenfalls folgenden Umständen Rechnung tragen muß:

- * der Rückverlagerung des Umwegtransits und
- * der Reduzierung des Leerfahrtenanteils

o Ein spezielles Förderungskonzept für den kombinierten Verkehr.

Dabei soll dem unbegleiteten kombinierten Verkehr als zukunftsweisende Transportart grundsätzlich der Vorzug eingeräumt werden. Der begleitete kombinierte Verkehr - die rollende Landstraße - muß jedoch in dem Maße Platz greifen, als dies die bestehende Fuhrparkstruktur der Frächter und das logistische Niveau der Transportwirtschaft erforderlich macht. Hierzu gehören z.B. Maßnahmen wie

- * Investitionshilfen für Kombiverkehrsequipment
- * steuerliche Begünstigungen
- * Nutzlastausgleich (ein entsprechender Gesetzesentwurf befindet sich derzeit in Begutachtung)
- * Anschlußkobotage

Zu den einzelnen Punkten:

1. Signifikante und rasche Verlagerung des Österreich zuzuordnenden Straßengütertransitverkehrs auf die Schiene, insbesondere mittels der Techniken des kombinierten Verkehrs.

Das konzeptionelle Lösungspaket für die Transitproblematik sieht hier kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen organisatorischer, infrastruktureller, betriebstechnischer Art vor.

Organisatorische Maßnahmen sind z.B.:

die Minimierung der Grenzaufenthalte, die Beschleunigung der Abläufe an den Terminals, Reduzierung der betriebsorganisatorischen Hindernisse im Bahnverkehr wie z.B. Anerkennung der Lademaßkontrolle, Vertrauensübernahme;

- 7 -

Infrastrukturmaßnahmen:

o 1. Stufe (Sofortprogramm) - kurzfristige Maßnahmen

Sie beinhaltet die volle Nutzung der Leerkapazitäten, insbesondere im kombinierten Verkehr aber auch im konventionellen Wagenladungsverkehr (unbegleiteter KV, Rollende Landstraße)

Kurzfristig können 29 zusätzliche Züge am österreichischen Streckenabschnitt der Brennerstrecke geführt werden.

Seit 1. Dezember 1989 werden 10 Rollende Landstraßen in der Relation Ingolstadt/Brenner sowie je 8 zusätzliche Regelzüge und Bedarfzüge im unbegleiteten Kombiverkehr eingesetzt. Darüberhinaus verkehren in der Relation München-Verona zwei zusätzliche Rollende Landstraßen und ein zusätzlicher konventioneller Eurocargo-Güterzug.

Unter der Annahme, daß diese neuen und die derzeit verkehrenden Züge voll ausgelastet geführt werden, könnte dadurch ein Äquivalent von bis zu 1.200 LKW-Einheiten transportiert werden. (Zum Vergleich: im Jahresmittel 1988 fuhren auf der Brennerstrecke zwischen 22.00 Uhr und 05.00 Uhr etwa 840 LKW; der insgesamt Tragedurchschnitt beträgt 4.200 LKW).

Als Einführungsangebot gewähren die ÖBB den Kunden ab 1. Dezember 1989 im kombinierten Verkehr über den Brenner eine 50%ige Preisreduktion für die Zeitdauer von 6 Monaten.

o 2. Stufe (ab 1992) - mittelfristige Maßnahmen

Diese umfassen

- 1) Tunnelaufweitungen auf der Brennerstrecke auf durchgehend 4,05 Eckhöhe.

- 8 -

Um die Rollende Landstraße südlich des Brenners weiterführen zu können, muß das Profil der italienischen Bahntunnels auf 4,05 m Eckhöhe erweitert werden. Die dazu erforderlichen Arbeiten auf italienischer Seite sind noch nicht abgeschlossen und werden noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Deshalb hat Österreich mit beträchtlichem finanziellen Aufwand eine Zwischenlösung realisiert:

Es wurde um 80 Mio S wurde ein neuer Terminal am Brennerpaß gebaut. Darüberhinaus wurde die Aufweitung der Tunnel auf der österreichischen Seite des Brenners bereits durchgeführt, womit es bereits seit 1. Dezember 1989 möglich ist, LKWs mit einer Eckhöhe von 4 m auf der Rollenden Landstraße durch Österreich zu transportieren.

- 2) Sicherungstechnische und betriebsorganisatorische Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung sowie den
- 3) Bau der Umfahrung Innsbruck

Die mittelfristigen Maßnahmen führen ab 1992 zu einer Kapazitätserhöhung von zusätzlich 70 Zügen täglich in beiden Richtungen.

Die Gesamtkosten für das mittelfristige Investitionsprogramm betragen allein für den Brenner 4,5 Milliarden öS.

o 3. Stufe (Zielzeitpunkt etwa 2010) - Langfristige Maßnahmen

Unter finanzieller Beteiligung der Europäischen Gemeinschaften wurde im Auftrag der Eisenbahnverwaltungen der BRD, Italiens und Österreichs eine Machbarkeitsstudie für einen neuen Eisenbahnübergang über den Brenner erarbeitet.

- 9 -

Diese Studie sieht einen 54 km langen durchgehenden Tunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste sowie die Errichtung eines Bahnhofes in Freienfeld vor, der durch Tunnelverbindungen an den Haupttunnel angeschlossen ist. Der Brennerbasistunnel würde Investitionen in der Höhe von 52 Mrd S (davon rd. 10 Mrd für die Einbindung von Freienfeld) verursachen. Österreich sieht keine Notwendigkeit für die Einbindung von Freienfeld, da längerfristig Grenzaufenthalte gänzlich entfallen sollten und Mehrsystemlokomotiven zur Verfügung stehen werden, die den Entfall des Traktionswechsels ermöglichen. Die reine Bauzeit wird mit 11 Jahren angegeben. Durch den Bau des Basistunnels wird es möglich sein, schwerere Züge über den Brenner zu transportieren. Gemeinsam mit entsprechenden Zulaufstrecken, für die größenordnungsmäßig 80 Mrd S an Investitionskosten aufgewendet werden müssen, könnte die Attraktivität der Achse München-Verona entscheidend verbessert und die Kapazität um über 250 Züge vergrößert werden.

Da die italienische Seite die Notwendigkeit der Schleife nach Freienfeld insbesondere mit dem Problem der Sicherheit argumentiert, wird derzeit das Sicherheitsproblem noch eingehender untersucht.

Beim Treffen der Verkehrsminister Österreichs der BRD und Italiens am 16.4. dieses Jahres in Udine wurde die Brennermachbarkeitsstudie von den Vertretern des Brennerkonsortiums den Ministern übergeben. Die Verkehrsminister haben die Studie zur Kenntnis genommen und sie als Basis für die weitere Arbeit gebilligt.

Derzeit werden folgende grundsätzliche Fragen untersucht:

- Die zukünftige Verkehrsaufteilung zwischen den einzelnen Eisenbahnachsen insbesondere in Abhängigkeit von den Schweizer Entscheidungen. Davon ausgehend ist die konkrete Darstellung der Wirtschaftlichkeit und die Erarbeitung von Finanzierungsmodellen vorgesehen.

- 10 -

- Die Planungen für die nördliche und südliche Zulaufstrecke werden soweit vorangetrieben, daß ausreichende Grundlagen für eine Trassenentscheidung vorliegen.

Darüber hinaus müssen Organisationsvorschläge für das Marketing auf der zukünftigen Achse erarbeitet werden.

Die österreichischen Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Neuen Bahn betreffen aber auch die anderen österreichischen Eisenbahntransitrelationen. Die Maßnahmen für die Schoberstrecke umfassen neben einem selektiven zweigleisigen Ausbau ebenfalls umfassende sicherungstechnische Arbeiten. Für die kurz- und mittelfristigen Investitionsvorhaben auf der Schoberpaßstrecke werden 2,9 Milliarden öS aufgewendet. Im Bereich der Pyhrnbahn ist zur Anhebung der Attraktivität des Güterverkehrs der Bau der Schleife Marchtrenk-Traun vorgesehen. Für den Ausbau der Tauernstrecke werden bis 1996 4,5 Milliarden öS in den selektiven zweigleisigen Ausbau investiert.

Probleme bei der Verbesserung des Eisenbahnverkehrs bestehen derzeit vor allem mit der Bundesrepublik Deutschland, da die Bundesrepublik noch keine endgültige Zusage über den mittelfristigen kapazitiven Ausbau der Strecke München-Kufstein abgegeben hat.

Darüber hinaus ist die Errichtung eines endgültigen Terminals für die Rollenden Landstraße im süddeutschen Raum noch ungeklärt.

Das Verkehrsressort hat dieses österreichische Transitverkehrskonzept von Anbeginn bei allen internationalen Kontakten vertreten. Bereits beim ersten Zusammentreffen mit dem seinerzeitigen EG-Kommissar Clinton Davis und dem damaligen Vorsitzenden des EG-Verkehrsministerrates de Croo sowie den

- 11 -

Verkehrsministern der BRD, der Schweiz und Italien am 13. Februar 1987 in Brüssel, konnte u.a. eine grundsätzliche Übereinstimmung in folgenden Punkten erzielt werden:

- o Förderung der Entwicklung des kombinierten Verkehrs
- o Definition eines umweltfreundlichen LKW
- o Maßnahmen zur Verbesserung der Eisenbahnzusammenarbeit
- o Maßnahmen zur Abstimmung der technischen Vorschriften bei Fahrzeugen.

Daneben wurde bei diesem Treffen von den anwesenden EG-Verkehrsministern und dem EG-Kommissar Umweltschutz und Bevölkerungsakzeptanz erstmals als wichtige Parameter der Verkehrspolitik akzeptiert.

Das ständige Beharren auf die Notwendigkeit von konkreten Verhandlungen in dieser Frage, das Bundesminister Streicher bei zahlreichen persönlichen Terminen mit den europäischen Verkehrsministern vertrat, führte schließlich zur Verabschiedung eines entsprechenden Mandates des EG-Verkehrsministerates an die EG-Kommission im Dezember 1987.

Im Zeitraum Jänner bis Juni 1988 fanden dann rein exploratorische Gespräche statt, am 8. Dezember 1988 erfolgte die Verabschiedung des EG-Mandates für die zweite Phase der Verhandlungen.

Aus der Sicht Österreichs 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.

Am 9. März 1989 besuchte der neue EG-Kommissar van Miert den österreichischen Verkehrsminister. Van Miert stellte klar, daß aus seiner Sicht das Mandat auch Gespräche über

- 12 -

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. Österreich hat in der ersten Expertenrunde

- * konkreten Vorschläge zur Plafonierung des Straßengütertransitverkehrs und
- * zur kurzfristigen Einsteuerung von 30 Zügen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr in der Brennerrelation vorgelegt.

Beim Gespräch des österreichischen Verkehrsministers mit dem gegenwärtigen Vorsitzenden des EG-Verkehrsministerrates Michel Delebarre am 11. Oktober 1989 wurde diesem die unhaltbare Situation an den österreichischen Transitrouten eindringlich erläutert und auch besonders auf die offenen Probleme beim Bahnausbau insbesondere mit der BRD hingewiesen.

Delebarre zeigte großes Verständnis für die österreichische Transitproblematik und hat zugesagt, diese Probleme und Fragen in seiner Eigenschaft des EG-Verkehrsministerratsvorsitzenden in geeigneter Form aufzugreifen. Darüberhinaus hat Minister Delebarre informiert, daß vorgesehen ist, den EG-Kommissar Karel van Miert mit der Einrichtung von zwei Arbeitsgruppen zu beauftragen, die sich mit dem Ausbau des Kombinierten Verkehrs und mit der Einführung emissionsarmer LKW beschäftigen sollen. Die EG - so Minister Delebarre - sei nun bereit, in der Transitfrage einen deutlichen Schwerpunkt im Bereich des kombinierten Verkehrs zu setzen.

Der EG-Verkehrsministerrat in Paris vom 4. und 5. Dezember d.J. hat dies bestätigt. Es kann somit festgestellt werden,

- 13 -

daß Österreich im Zuge der Transitgespräche mit den Europäischen Gemeinschaften zunehmend Verständnis für die eigene Position erreichen konnte. Im Hinblick auf eine künftige Lösung des alpenquerenden Transitverkehrsproblems hat in der Europäischen Gemeinschaft ein Wertewandel zugunsten des kombinierten Verkehrs stattgefunden. Unterschiedliche Auffassungen bestehen jedoch noch über zeitliche Prioritäten. Österreich, im Gegensatz zur Europäischen Gemeinschaft, verlangt die vorrangige Förderung des kombinierten Verkehrs auch durch kurzfristige Maßnahmen; aber selbst in diesem Aspekt beginnt sich eine gewisse Annäherung an die österreichische Position abzuzeichnen.

Beim ersten Zusammentreffen mit Verkehrsminister Zimmermann hat Verkehrsminister Streicher auch diesem ein entsprechendes Memorandum über den notwendigen Bahnausbau übergeben.

Mit dem italienischen Verkehrsminister wurde eine Ressortvereinbarung über den Eisenbahnverkehr auf der Brennerroute abgeschlossen. Diese enthält Festlegungen über

- o die kurz- und mittelfristige Kapazität (kurzfristig 30, mittelfristig weitere 70 Züge),
- o den weiteren harmonisierten Ausbau der Brennerstrecke
- o sowie über allgemeine Grundsätze des Eisenbahnverkehrs.

Diese Ressortvereinbarung wurde von den beiden Verkehrsministern Streicher und Bernini am 22.11. d.J. in Rom unterschrieben.

Gleichzeitig wurde das österreichische Transitverkehrskonzept auch im Straßenverkehrsbereich schrittweise realisiert. Von August 1987 bis August 1988 wurde auf der Inn-tal-Brenner-Autobahn ein einjähriger Versuch mit Tempo 60 für Lkw's bei Nacht durchgeführt, der neben einer Lärmentlastung von 2 bis 3 dB vor allem zu einer entscheidenden

- 14 -

Verbesserung der Verkehrssicherheit führte. Auf der Tauernstrecke, wo der Pkw-Anteil wesentlich höher liegt wurde im Bereich der Scheitelstrecke Tempo 100 verordnet.

Seitens des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten werden große Anstrengungen unternommen, die Umweltbelastungen für die Anrainer entlang der auch vom Transitverkehr stark befahrenen Routen so weit wie möglich zu reduzieren, wobei der durch die entsprechenden Grenzwerte vorgegebene Standard zum Teil bereits unterschritten wurde:

- Errichtung von Lärmschutzdämmen und -wänden
- Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge

Zur Finanzierung dieser Maßnahmen wird seit 1. Juli 1989 bei den Mautstraßen die sogenannte "Öko-Maut" in Form eines Zuschlages zum Mauttarif eingehoben.

Aus dieser Öko-Maut wurden 1989 zusätzlich Geldmittel in Höhe von 150 Mio.S (davon 50 Mio.S für Förderungen) investiert.

1990 sind daraus zusätzliche Investitionen von ca. 350 Mio.S vorgesehen, davon ebenfalls 50 Mio.S für die Förderungen.

1989 wurden aus den Mitteln der Öko-Maut Lärmschutzwände auf der A 10 Tauern Autobahn in Salzburg und der A 12 Inntal Autobahn in Tirol errichtet. Mit lärmindernden Belägen wurde auf der A 12 Inntal Autobahn in Tirol und S 16 Arlberg Schnellstraße in Vorarlberg begonnen.

Für das Jahr 1990 sind weitere Lärmschutzwände auf der A 10 Tauern Autobahn in Salzburg und Kärnten und auf der A 12 Inntal Autobahn in Tirol vorgesehen.

- 15 -

Mit lärmindernden Belägen wird auf der A 14 Rheintal Autobahn in Vorarlberg, auf der A 12 Inntal Autobahn in Tirol, auf der A 13 Brenner Autobahn in Tirol und auf der A 10 Tauern Autobahn in Salzburg begonnen.

Weiters wurde eine Förderung für die Anschaffung lärmarmen LKW über die BÜRGES eingerichtet:

Die Anschaffung von Flüster-LKW wird ab 1. Dezember aus Mitteln der Öko-Maut durch eine Bürges-Sonderaktion gefördert. Pro neuangeschafftem Flüster-LKW erhält ein Unternehmer maximal 40.000 S, für die nachträgliche Geräuschkämpfung, die bei Fahrzeugen jüngster Bauart möglich ist, erhalten die Transportunternehmer von der Bürges die Hälfte der Investitionskosten, maximal jedoch 40.000 S.

Die von deutscher Seite angekündigte, gegen österreichische LKW-Züge und nur gegen diese gerichtete Verkehrsbeschränkung verstößt eindeutig gegen völkerrechtliche Verpflichtungen.

Im Rahmen der 45. Tagung der VERTRAGSPARTEIEN des GATT am 4. und 5. Dezember 1989 in Genf hat deshalb der Vertreter des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten in seinem Statement auf das in Österreich geltende nicht-diskriminierende Nachtfahrverbot hingewiesen. Gleichzeitig wurde auf die von deutscher Seite angekündigte einseitige Retorsionsmaßnahme, die in diskriminierender Weise ausschließlich gegen Österreich angewendet werden soll, hingewiesen. Österreich weist diese Vorgangsweise zurück und appellierte diese Haltung zu überdenken und die angekündigten Maßnahmen nicht in Kraft zu setzen. Falls dies nicht erfolgen sollte, behält sich Österreich seine Rechte entsprechend den Gatt-Regelungen vor.

- 16 -

In der Sitzung des Finanzausschusses vom 5.12.1989 wurde im Ausschußbericht klargestellt, daß im Erlaßwege folgende zwei Punkte geregelt werden:

- Aufwendungen für die Umrüstung von LKW auf lärmarme LKW werden als Betriebsausgabe anerkannt und führen nicht zur Aktivierung
- Wird außerhalb des üblichen Investitionszyklus ein LKW durch einen lärmarmen ersetzt und dabei die steuerliche Behaltefrist unterschritten, so soll es zu keiner Nachversteuerung von Investitionsprämie oder Investitionsfreibetrag kommen.

Am 13.12.1989 hat der Nationalrat beschlossen, daß für die Anschaffung von lärmarmen LKW's ab der Veranlagung 1989 ein Investitionsfreibetrag von höchstens 20 % geltend gemacht werden kann; für die Anschaffung gebrauchter LKW kann ab 1.1.1990 kein Investitionsfreibetrag mehr beansprucht werden.

Der Verkehrsminister hat als zuständiger Minister mit Wirksamkeit 1. Dezember 1989 auf der Inntalautobahn, der Brenner-, Rheintal-, Tauern- und Pyhrnautobahn eine Nachtfahrbeschränkung für nicht-lärmarme LKW's über 7,5 t in der Zeit von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr verordnet.

Von diesem Nachtfahrverbot sind Fahrzeuge des Straßendienstes und lärmarme LKW generell ausgenommen. Darüberhinaus sind bis Ende Mai 1990 bestimmte Gütergruppen wie z.B.: Milch, Schlacht- und Stechvieh, leicht verderbliche Lebensmittel etc. generell ausgenommen.

Im Sinne eines Maßnahmenbündels wurde gemeinsam mit dem Nachtfahrverbot mittels Verordnung auf den selben Autobahnen die zugehörigen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Nacht auf 60 km/h für LKW, 90 km/h für Busse und auf 110 km/h für PKW verfügt.

- 17 -

Die Nachtfahrbeschränkung ist als eine nicht-diskriminatorische Maßnahme für bestimmte, besonders belastete Routen konzipiert, sie trifft inländische und ausländische LKW gleichermaßen. Ihr Ziel und ihre Motivation sind der Schutz der Bevölkerung und der Umwelt. Sie steht somit mit den von Österreich eingegangenen internationalen Verpflichtungen im Einklang und hat auch breite Akzeptanz gefunden.

Die Einführung der Nachtfahrbeschränkung gründet sich auf folgende Überlegungen:

- o Die Wirksamkeit bringt ca. 5 dB Lärmentlastung; gemeinsam mit den getroffenen Geschwindigkeitsbeschränkungen und der Aufbringung von Drainasphalt kann darüber hinaus der Verkehrslärm bei Nacht insgesamt um etwa 12 Dezibel verringert werden. Das entspricht mehr als einer Halbierung des subjektiven Lärmempfindens.
- o 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).
- o Es gibt ein wesentlich vergrößertes Bahnangebot über den Brenner, das entsprechend zu nützen wäre.
- o Das Nachtfahrverbot hat die Bereitschaft zum rascheren Bahnausbau in Italien und der BRD erhöht;

Darüberhinaus hat das Parlament eine Änderung der Straßenverkehrsordnung beschlossen, die die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen vom Nachtfahrverbot im Einzelfall entsprechend regelt. Diese Regelung sieht die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung für ein einzelnes Fahrzeug auf die Dauer von maximal 6 Monaten vor, wenn die Fahrt zur Nachtzeit weder durch organisatorische Maßnahmen - wie etwa den Einsatz eines lärmarmen LKW - noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann. Allerdings sieht die Regelung vor, daß eine solche Ausnahme nur für

- 18 -

Milch, Stech- und Schlachtvieh, leicht verderbliche Lebensmittel, periodische Druckschriften und Reparaturfahrten für Kühlanlagen erteilt werden kann. Für Transporte mit anderen Gütern darf eine Ausnahmegenehmigung nur dann erteilt werden, wenn an der Fahrt ein erhebliches öffentliches Interesse besteht.

Ein wesentliches Problem beim Nachtfahrverbot liegt bei der Frage der Ausnahmegenehmigungen; hohe Ausnahmekoten können die Wirkung des Nachtfahrverbotes weitgehend zunichte machen. Daher sollen während des Nachtzeitraumes auf Dauer nur solche Lkw's fahren dürfen, die nicht merkbar lauter als Pkw's sind.

Im Rahmen der Lärmdiskussion darf das Schadstoffproblem nicht aus den Augen verloren werden. Ein weiterer Schritt ist die Reduzierung der Schadstoffbelastungen. Hier wurde am Pkw-Sektor mit dem Katalysator viel erreicht; jetzt muß verstärkt beim Lkw angesetzt werden.

Der lärmarme Lkw soll daher auch schrittweise besonders schadstoffarm werden. Die Grenzwerte sollen im ersten Schritt um mehr als 50% unter die heutigen ECE-Grenzwerte gesenkt werden. Dies entspricht den zukünftigen amerikanischen und Schweizer Grenzwerten.

Nach einem Stufenplan sollen in der Folge die Emissionen bis auf 25% des ECE Wertes weiter reduziert werden. Über die näheren Modalitäten und einen allfällig erforderlichen Zeitplan wird auf europäischer Ebene (EG-Kommission) noch ein Gedankenaustausch erfolgen.

Von Verkehrsminister Streicher wurden sowohl Verkehrsminister Zimmermann, EG-Kommissar van Miert wie auch die übrigen EG-Verkehrsminister von dieser österreichischen Maßnahme informiert. Im Besonderen wurde darauf hingewiesen, daß

es aus Sicht der österreichischen Bevölkerung völlig unverständlich wäre, wenn nicht alle technischen Möglichkeiten zur Verringerung der Belastungen genutzt würden.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, daß die österreichischen Grundprinzipien des Transitkonzeptes in Grundzügen bereits im Regierungsprogramm und in der Koalitionsvereinbarung vom Jänner 1987 enthalten sind. Maßnahmen wie der emissionsarme Lkw für besonders sensible Gebiete und Tageszeitbeschränkungen waren bereits dort angeführt. Österreich würde sicher entscheidend an Glaubwürdigkeit einbüßen, wenn es sich von der Realisierung durch Interventionen oder Drohungen abhalten ließe.

Wien 24. am Jänner 1990

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. Müller', written in a cursive style.