

559 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (505 der Beilagen): Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße samt Anhängen I bis X

Die Bündelung der europäischen Verkehrsströme im Alpenraum, das ständige Ansteigen des Transitflusses auf der Straße sowie die dadurch bedingte Gesundheits- und Umweltbelastung machen eine dauerhafte Regelung der Transitverkehrsproblematik notwendig, mit der insbesondere auch den Erfordernissen des hochempfindlichen alpinen Ökosystems und den Anliegen der an den Transitrouten wohnhaften Bevölkerung Rechnung getragen wird. Österreich ist sich andererseits aber durchaus bewußt, daß es zur Aufrechterhaltung der europäischen Wirtschaftsströme auch im eigenen Interesse eine wichtige Funktion zu übernehmen hat. Um diesem Problem gerecht zu werden, war eine vertragliche Vereinbarung mit der Europäischen Gemeinschaft, auf die der überwiegende Teil des Straßengütertransits durch Österreich entfällt erforderlich. Das nunmehr unterzeichnete Transitabkommen wird zu einer entscheidenden Senkung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen an den Transitrouten führen.

einer Vertragsdauer von zwölf Jahren eine Reduzierung der durch den Straßengütertransit hervorgerufenen Schadstoffemissionen auf 40% der Ausgangswerte vor. Es stellt ferner sicher, daß die Zahl der transitierenden Lkws auf der Basis der Zahl des Jahres 1991 limitiert wird.

Das Abkommen beruht auf der ausdrücklich festgehaltenen Erwägung, daß die Alpen der Entwicklung des Straßenverkehrs natürliche Grenzen setzen und sich daraus „bestimmte Unter-

schiede in der Straßenverkehrsgesetzgebung der Vertragspartner“ ergeben. Die Gemeinschaft folgt damit der österreichischerseits von Anfang an vertretenen Sicht. Die Zusammenarbeit in verschiedenen Bereichen, insbesondere beim alpenquerenden Verkehr, soll verstärkt werden. Weiters wird als wichtiges Ziel des Abkommens festgelegt, daß die durch den Straßengütertransit bedingte Belastung der Umwelt stufenweise verringert werden soll. Dabei wird davon ausgegangen, daß „der kombinierte Verkehr unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen und sicherheitstechnischen Aspekte die beste Gewähr dafür bietet, daß das wachsende Ausmaß des alpenquerenden internationalen Verkehrs vor allem mittel- und langfristig bewältigt werden kann“. Der Verkehrszuwachs soll also auf die Schiene verlagert werden. Zur Verwirklichung dieser Zielsetzung enthält das Transitabkommen

Maßnahmenprogramm sowie ein Maßnahmenprogramm zur Förderung des kombinierten Verkehrs, um die forcierte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sicherzustellen. Das Abkommen definiert die vier für den Transitverkehr relevanten Hauptachsen des

S der Vergangenheit unterbliebene Investitionen sollen durch aufeinander abgestimmte Maßnahmenpakete der betroffenen Länder raschestmöglich nachgeholt werden. Daneben wurden Kataloge von Förderungsmaßnahmen für den Eisenbahnverkehr und den kombinierten Verkehr ausgearbeitet. Dadurch soll der Schienenverkehr leistungsfähiger und attraktiver gestaltet sowie den Benutzerbedürfnissen in zunehmendem Maße angepaßt werden. Für den Bereich des Straßenverkehrs einigten sich die Vertragsparteien darauf, grundsätzlich „Umweltnormen auf hohem Schutzniveau“ einzuführen und sich dabei „auf die fortschrittlichste und

wirtschaftlich vertretbare Technologie“ zu stützen. Um den Anreiz für eine ehestmögliche Umstellung auf umweltfreundliche Fuhrparks zu erhöhen, sieht das Abkommen als verkehrs- und umweltpolitisches Novum ein Ökopunktesystem vor. Dieses kombiniert quantitative und qualitative Elemente und soll zusätzlich zur bereits erwähnten Umstellung des Fuhrparks auch den Verlagerungseffekt auf die Schiene sowie die angestrebte Rückverlagerung des Umwegtransits unterstützen. Die auf der Grundlage der Daten des Jahres 1991 errechneten Ökopunkte sollen österreichischerseits der Kommission der EG zur Verfügung gestellt und von dieser an die Mitgliedstaaten verteilt werden. Für den Fall, daß die für das Jahr 1991 festgelegte Zahl der Transitfahrten in einem der Folgejahre durch forcierten Einsatz schadstoffarmer Lkws um mehr als 8% überschritten wird, kommt als zusätzliche Sicherung das in Artikel 15, Absatz 5, Ziffer 2 und Anhang IX erwähnte Plafonierungssystem zum Tragen: Dieses sieht eine Reduzierung der für das kommende Jahr vorgesehenen Ökopunktezah in dem Ausmaß vor, daß die Zahl der Fahrten des Jahres 1991 um nicht mehr als 4% überschritten wird. In Ergänzung dazu enthält das Transitabkommen ein Grundkonzept für die Anlastung der aus dem Verkehr entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten nach dem Verursacherprinzip. Dieses soll in einer ersten Phase die Wegekosten, in einer weiteren Phase auch die externen, insbesondere die im Umweltbereich entstehenden Kosten des Straßengüterverkehrs betreffen. Neben diesen grundlegenden Bestimmungen wird noch eine Reihe weiterer Fragen geregelt, unter denen aus österreichischer Sicht insbesondere die Beibehaltung des geltenden höchsten zulässigen Gesamtgewichts von 38 t zu erwähnen ist.

Das Transitabkommen besteht neben einer Präambel aus fünf Teilen, von denen der erste „Ziele, Anwendungsbereich und Definitionen“ festlegt. Der zweite Teil beinhaltet die Regelungen betreffend den „Eisenbahn- und den kombinierten Verkehr“ und betrifft ua. die Transitverkehrsachsen, die für sie vorgesehenen Infrastrukturarbeiten sowie die Festsetzung der Preise. Der dritte Teil des Abkommens bezieht sich auf den Bereich des „Straßenverkehrs“. Er beinhaltet ua. Bestimmungen über Gewichte und Abmessungen der Lkws, Emissionen und die Kostenanlastung nach dem Verursacherprinzip. Sein Kernstück ist die Regelung des Ökopunktesystems. Der vierte Teil regelt die Durchführung der „Kontrollen“. Der fünfte Teil enthält die „Allgemeinen Schlußbestimmungen“, die ua. die Frage einseitiger Maßnahmen, die Konstituierung und den Aufgabenbereich des Transitausschusses sowie die Festlegung der Geltungsdauer des Abkommens betreffen. Weiters wird festgestellt, daß die Umsetzung des Ökopunktesystems noch einer Verwaltungsvereinbarung bedarf.

Die Anhänge I bis X sind integrierender Bestandteil des Abkommens. Sie enthalten genauere Regelungen betreffend folgende Fragen:

- Anhang I: die vier Hauptachsen des Schienenverkehrs
- Anhang II: die in Österreich durchzuführenden Infrastrukturmaßnahmen
- Anhang III: eine Erklärung der EG zu den auf Gemeinschaftsgebiet durchzuführenden Infrastrukturmaßnahmen
- Anhang IV: die auf dem Gebiet der EG durchzuführenden Infrastrukturmaßnahmen
- Anhang V: das Angebot der ÖBB für zusätzliche Kapazität im Gütertransit durch Österreich sowie mögliche Kapazitätssteigerungen in Sendungen bzw. Tonnen
- Anhang VI: eine Erklärung der EG betreffend die Rechtslage bei der Beihilfenvergabe nach dem EWG-Vertrag
- Anhang VII: eine gemeinsame Protokollerklärung zu den Emissionsvorschriften
- Anhang VIII: die Staffe lung der Senkung der Emissionswerte nach dem Ökopunktesystem
- Anhang IX: die praktische Überprüfung des Ökopunktesystems
- Anhang X: einen Briefwechsel betreffend die Kontrollen

Zur Überwachung der ordnungsgemäßen Durchführung des Abkommens wird ein Transitausschuß geschaffen, der alle drei Jahre Bericht über die Auswirkungen des Straßengüterverkehrs auf Umwelt- und Lebensqualität der Bevölkerung, die Verringerung der Emissionen des Straßengüterverkehrs, die Anlastung der Wegekosten sowie die Kapazitätsauslastung des kombinierten Verkehrs in Österreich und der Schweiz erstattet und gegebenenfalls Vorschläge unterbreitet. Er kann weiters in Eilfällen befristete Maßnahmen treffen. Er berät ferner über — allenfalls auch im Zusammenhang mit dem Ökopunktesystem — auftretende Probleme und hat die Aufgabe, Streitfälle gütlich zu regeln.

Das Abkommen hat gesetzändernden und gesetzergänzenden Charakter; sein Abschluß bedarf daher der Genehmigung des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG.

Die Bestimmungen der Art. 18, Art. 20 und Art. 21 sind geeignet, auch den selbständigen Wirkungsbereich der Länder zu berühren. Das Abkommen bedarf daher der Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 1 2. Satz B-VG.

Der Verkehrsausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 10. Juni 1992 in Verhandlung gezogen und nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Rosenstingl, Anschöber, Dipl.-Vw. Dr. Lukesch, Meischberger, Hums und Strobl

sowie der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Klima beteiligten, mit Mehrheit beschlossen, dem Nationalrat die Genehmigung des Abschlusses des gegenständlichen Staatsvertrages zu empfehlen.

Das Abkommen ist hinsichtlich einiger Bestimmungen im innerstaatlichen Bereich nicht unmittelbar anwendbar. Der Verkehrsausschuß hält jedoch dafür, von einer Beschlußfassung gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG Abstand zu nehmen, da dies die unmittelbare Anwendbarkeit des gesamten Abkommens und damit auch der unmittelbar anwendbaren Bestimmungen ausschließen würde.

Das Abkommen ist in dänischer, deutscher, englischer, französischer, griechischer, italienischer, niederländischer, portugiesischer und spanischer Sprache abgefaßt und in diesen Sprachen gleichermaßen authentisch. Es soll nur in der deutschen, französischen und englischen Fassung im Bundesgesetzblatt kundgemacht werden. Hinsichtlich der dänischen, griechischen, italienischen, niederländischen, portugiesischen und spanischen Textfassung des Abkommens hat der Ausschuß beschlossen, dem Nationalrat die Fassung eines Beschlusses gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG dahin gehend zu empfehlen, daß die Kundmachung derart erfolgen soll, daß die genannten Sprachfassungen während der Amtsstunden im Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten sowie im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur öffentlichen Einsichtnahme aufliegen.

Ein Entschließungsantrag des Abgeordneten Meischberger fand nicht die Mehrheit des Ausschusses; ein Entschließungsantrag der Abgeordneten Hums, Mag. Kukacka, Strobl und Dipl.-Vw. Dr. Lukesch wurde mit Mehrheit angenommen.

Dieser Antrag war wie folgt begründet:

Anläßlich der Debatte über den EG-Bericht der Bundesregierung hat der Nationalrat am 29. Juni 1989 mit Mehrheit eine Entschließung angenommen, die unter anderem in Punkt 7 folgendes Ersuchen an die Bundesregierung stellte:

„Die Bundesregierung wird ersucht — unabhängig von den Integrationsverhandlungen —, um eine vordringliche Lösung des Transitproblems bemüht zu sein mit dem Ziel, eine wirksame Verminderung des Straßentransitverkehrs auf ein für Menschen und Umwelt vertretbares Ausmaß herbeizuführen, wobei die Transitfrage ein Problem sui generis darstellt, für das getrennt und noch vor Beitrittsverhandlungen Lösungen gefunden werden müssen.“

Gemäß dieser Entschließung des Nationalrates wurden die Verhandlungen über einen Transitvertrag zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich geführt. Mit dem am 3. Dezember 1991 von Bundesminister

Streicher paraphierten und am 2. Mai 1992 von den Bundesministern Klima und Mock unterzeichneten Abkommen, das nun als Regierungsvorlage dem Verkehrsausschuß zur Behandlung vorliegt, wurden die wesentlichen österreichischen Positionen zur zukünftigen Entwicklung des Transitverkehrs durch Österreich für die Zukunft festgeschrieben. Insbesondere regelt der Vertrag den Ausbau und die Förderung der Eisenbahn und des Kombiverkehrs, die Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse der Schiene, die Verringerung der Belastungen aus dem Straßengütertransport, die mengenmäßige Plafondierung der Fahrten und ein Grundkonzept betreffend die Anlastung der Wegekosten und externen Kosten nach dem Verursacherprinzip. Bis zum Ende des Jahres 2003 wird die Abgasbelastung aus dem Transitverkehr schrittweise um 60% reduziert. Der Vertrag gilt für alle österreichischen Transitrouten. Die in mehreren Ministerratsbeschlüssen festgelegten grundsätzlichen Positionen Österreichs für den Transitvertrag mit der EG konnten somit umgesetzt werden. Der Vertrag stellt einen wichtigen Schritt der Neuorientierung in der europäischen Verkehrspolitik dar.

Für Österreich ist es im Sinne der Entschließung des Nationalrates vom 29. Juni 1989 von wesentlicher Bedeutung, daß die Vereinbarungen des Transitvertrages über den Zeitpunkt eines allfälligen EG-Beitrittes Österreichs zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft hinaus Geltung haben. Bereits im Zusammenhang mit der Paraphierung des gegenständlichen Vertrages wurde von höchstrangigen Vertretern der EG-Kommission wiederholt betont, daß der Inhalt dieses Transitabkommens auch für den Fall eines österreichischen EG-Beitrittes seitens der EG nicht in Frage gestellt wird und es wurde darauf hingewiesen, daß die Gemeinschaft das dauerhafte Ziel des Schutzes der Gesundheit und der Umwelt, wie es das Vertragsziel des Transitabkommens sei, teile. In Übereinstimmung mit diesen Erklärungen hat die Bundesregierung daher über gemeinsamen Antrag des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten und des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Ministerrat am 12. November 1991 mit Beschluß festgestellt: „Die Bundesregierung stellt fest, daß das Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr und Transit auf der Schiene und auf der Straße gemäß Art. 22 dieses Vertrages für die Dauer von zwölf Jahren abgeschlossen wurde. Die Bundesregierung erklärt, daß der gesamte Inhalt dieses Abkommens während der vollen Laufzeit auch für den Fall eines in diesem Zeitraum erfolgenden Beitrittes Österreichs zu den Europäischen Gemeinschaften gewahrt werden muß.“

Die unterzeichneten Abgeordneten sind der Auffassung, daß dieser Standpunkt auch durch den Nationalrat anläßlich der Ratifizierung dieses Abkommens neuerlich bekräftigt werden soll.

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

1. dem Abschluß des Abkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße samt Anhängen I bis X (505 der Beilagen) wird die Genehmigung erteilt;
2. gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG hat die Kundmachung der dänischen, griechischen, italieni-

schen, niederländischen, portugiesischen und spanischen Textfassungen des Abkommens derart zu erfolgen, daß diese während der Amtsstunden im Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten sowie im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur öffentlichen Einsichtnahme aufliegen.

3. die begedruckte EntschlieÙung %
wird angenommen.

Wien, 1992 06 10

Roppert

Berichterstatter

Hums

Obmann

%

EntschlieÙung

Die Bundesregierung wird aufgefordert, daran festzuhalten, daß im Sinne des Beschlusses des Ministerrates vom 12. November 1991 als unabdingbare Voraussetzung für einen Beitritt Österreichs zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft alle Inhalte des Transitvertrages für die volle im Vertrag vereinbarte Laufzeit in Kraft bleiben und umgesetzt werden.