

II-<sup>10574</sup> der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 5155 N

1993 -07- 09

## A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl, Meischberger und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Bewältigung des Transitproblems

In letzter Zeit wurde das Problem des Transitverkehrs in mehrfacher Hinsicht wieder akut, da sich einerseits im Zuge der EG-Verhandlungen herausstellte, daß zahlreiche ausländische Verkehrspolitiker den Weiterbestand dieses Abkommens in Frage stellen wollen, andererseits mit der Aufkündigung des Loferer Abkommens ein innerösterreichisches Transitproblem virulent wurde und sich drittens die Problematik des Ost-West Transits in den ehemaligen Ostblock zusehends verschärft, weil hier eine dramatische Verschiebung des Modal Splits zugunsten der Straße festzustellen ist.

So ist Österreich hinsichtlich der Verankerung des Transitvertrags über einen allfälligen EG-Beitritt hinaus nunmehr offensichtlich mit einem Zusatzprotokoll zufrieden nicht – eine weitgehende Kapitulation vor EG-Interessen, vergleicht man damit die Regierungsposition von 1991, als man noch versprach, diese Bestimmungen im EG-Primärrecht zu verankern.

Völlig ungelöst ist auch die Frage des Osttransits, wo einerseits eine starke Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Straße zu registrieren ist, andererseits sich der Abschluß entsprechender bilateraler Abkommen laufend verzögert, was zur Folge hat, daß die für die grenznahe Wirtschaft dringend notwendigen Genehmigungen für einen grenzüberschreitenden Regionalgüterverkehr – bekanntlich wurden hier die als Alternative geeigneten Eisenbahnen auch nicht wiedererrichtet – nach wie vor nicht zur Verfügung stehen.

*fpc106/transit.ros*

*DVR 0717193*

Auf der anderen Seite ist – im Westen wie im Osten – bei der Schaffung von alternativen Verkehrswegen, also insbesondere dem Ausbau der Schienenwege, kaum ein Fortschritt zu bemerken, sodaß mittlerweile berechtigte Sorge besteht, Österreich könnte die im Transitvertrag eingegangenen Verpflichtungen nicht erfüllen und dieser damit aus österreichischem Verschulden – unabhängig vom EG-Beitritt – hinfällig werden. Wie dramatisch diese Probleme bereits jetzt sind, zeigt sich besonders auffällig im Inntal, wo mittlerweile – zumindest für die Dauer von Bauarbeiten – der Eisenbahnpersonenverkehr (IC-Linie 2) teilweise eingestellt werden mußte, um Platz für die Transitzüge zu schaffen, ähnliche Verhältnisse sind wohl in nächster Zeit auf der Westbahn auch im Bereich des 'Donaukorridors' zu befürchten.

Noch triester sieht die Lage bei der Schifffahrt aus, wo infolge einer chaotischen und skandalverdächtigen Vorgangsweise bei der 'Partnersuche' für die DDSG-Cargo das heimische Frachtschiffahrtsunternehmen nun zwar noch nicht endgültig verkauft, aber strategisch zur Gänze der ausländischen Konkurrenz ausgeliefert wurde und der heimischen Verkehrspolitik damit ein wesentliches Gestaltungsinstrument verloren ging, ohne daß sich daraus ein Vorteil für den Steuerzahler ergeben hätte.

Im Bereich des Lofer- Transits trat ebenso eine schwerwiegende Verschlechterung der Verkehrssituation ein, indem per 5.7.1993 der innerösterreichische Ost-West Verkehr gravierenden Beschränkungen unterworfen wurde: täglich dürfen nur mehr 900 LKW die Lofer – Route und 450 die Autobahn über Rosenheim befahren, per 1.1.1995 soll dieser Wert noch einmal halbiert werden. Problematisch ist in diesem Zusammenhang vor allem die als Alternative eingerichtete 'Rollenden Landstraße' von Salzburg nach Wörgl, die zwar trotz eines 'Dumpingangebotes' von 1000 S pro Fahrt überhaupt nicht angenommen wurde, im Prinzip aber kapazitätsmäßig nicht annähernd in der Lage wäre, eine echte Alternative zum Straßentransport darzustellen, außer man greift – wie im Inntal bereits geschehen – zu Restriktionen beim normalen Bahnverkehr auf der fraglichen Route.

Darüberhinaus stellt sich die Frage, warum es überhaupt zu einer für Österreich derart ungünstigen Regelung kommen mußte, zumal im gekündigten §14 des fraglichen Abkommens auf Basis der Gegenseitigkeit der genehmigungsfreie Transit österreichischer LKW über deutsches Gebiet und umgekehrt festgeschrieben war, nun aber offensichtlich das Problem Lofer gesondert behandelt wurde.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

### Anfrage:

1. Wie hat sich in den vergangenen 5 Jahren die Zahl der Grenzübertritte von LKW an den einzelnen Grenzübergängen entwickelt?
2. Wie hoch war das Gesamtgewicht der mit unseren Nachbarländern ausgetauschten Gütern in den letzten 5 Jahren und welcher Anteil davon wurde jeweils mit welchen Verkehrsmitteln befördert?
3. Welche genauen Ergebnisse haben die Verhandlungen über Kontingente im bi- und multilateralen Verkehr mit Ungarn, die dem Vernehmen nach inhaltlich bereits abgeschlossen wurden, im Detail erbracht?
4. Welche Maßnahmen haben Sie, welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um das Problem grenznaher Unternehmen, die mangels einer entsprechenden Regelung für den grenzüberschreitenden Regionalgüterverkehr mit unseren östlichen Nachbarländern vielfach keine Transportmöglichkeiten für ihre Güter haben, rasch zu lösen?
5. Sind Sie bereit, als Alternative für den Straßentransport die Wiedererrichtung der zahlreichen, infolge der Errichtung des eisernen Vorhanges unterbrochenen Eisenbahnlinien zu veranlassen bzw. zu fördern; wenn nein, warum nicht?

6. Wie beurteilen Sie den Erfolg und die Erfolgsaussichten ihrer verkehrspolitischen Bemühungen, den Osttransit auf die Schiene zu verlagern bzw. eine Abwanderung auf die Straße zu verhindern angesichts der zu beobachtenden Verschiebung des Modal Splits zugunsten der Straße einerseits und der Tatsache, daß in den 5 Jahren seit dem Fall des Eisernen Vorhangs noch nicht ein einziges größeres Bahnausbauprojekt in diesem Zusammenhang fertiggestellt wurde, hingegen eine Reihe neuer Straßengrenzübergänge eingerichtet wurde, andererseits und welche Konsequenzen werden sie aus dieser unbefriedigenden Situation ziehen?
7. Wie haben sich in den vergangenen Jahren die Kontingente für den bilateralen Straßenverkehr mit unseren Nachbarländern im einzelnen entwickelt und welche Entwicklung streben Sie im Zuge der laufenden Verhandlungen mit unseren östlichen Nachbarn an?
8. Welche Ergebnisse konnten durch die von Ihnen bereits vor über einem Jahr vorgestellte Wasserkombi bei der Verlagerung des Straßenverkehrs auf das Schiff bisher erzielt werden?
9. In welcher Form beabsichtigen Sie – im Hinblick auf den Verlust der DDSG- Cargo an die ausländische Konkurrenz – in Hinkunft Einfluß im Sinne der verkehrspolitisch erwünschten verstärkte Nutzung der Wasserwege zu nehmen?
10. Sind Sie bereit, im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Finanzen für eine Abstellung der Benachteiligung der Containertransporte gegenüber den anderen, weniger intelligenten Formen des Kombiverkehrs (Rola, Wechselaufbauten) hinsichtlich der Rückerstattung der Straßenverkehrsbeiträge zu sorgen, wenn nein, warum nicht, wenn ja, wann?
11. Bestehen Statistiken über den Einhaltungsgang der Gewichtslimits durch LKW, wenn ja, wie hoch ist dieser?

12. Ist es richtig, daß im Zuge der Einführung der 'Rollenden Landstraße' über den Brenner erhebliche Zugförderungsprobleme (Schäden an den eingesetzten Lokomotiven der DB-Baureihe 110) auftraten, weil die tatsächlichen Zuggewichte infolge der durchgehend gewaltigen Überladung der LKW nicht mit den errechneten Gewichten und damit der Traktionsleistung übereinstimmten?
13. Welche Hindernisse stehen einer routinemäßigen Gewichtskontrolle der die Grenze passierenden LKW entgegen?
14. Sind Sie bereit, im Zusammenwirken mit dem für Baumaßnahmen zuständigen Wirtschaftsminister automatische Waagen, die Gewichtskontrollen sogar ohne Anhalten ermöglichen, wie kürzlich eine im Bereich der Umfahrung Genf eingebaut wurde, im Zuge der österreichischen Transitautobahnen zu installieren, wenn nein, warum nicht?
15. Können Sie ausschließen, daß die Gesamtgewichtslimits für LKW in den nächsten Jahren – so wie dies bei den Achslasten im Zuge der EWR-Anpassung bereits geschehen ist – auf EG-Niveau angehoben werden?
16. Ist es richtig, daß die Verhandlungsposition der Regierung hinsichtlich der Weitergeltung des Transitvertrags über den EG-Beitritt hinaus nunmehr lediglich eine Verankerung in einem Zusatzprotokoll zum Beitrittsvertrag vorsieht?
17. Ist es richtig, daß die Regierung bzw. der damalige Verkehrsminister seinerzeit sogar eine Verankerung der Transitbestimmungen auf EG-Primärrechtsebene anstrebte und der Öffentlichkeit versprach?
18. Welche Gründe waren genau im einzelnen dafür maßgeblich, daß diese Absicherung auf EG-Primärrechtsebene seinerzeit nicht durchsetzbar war?
19. Sind Sie bereit, eine solche Verankerung auf Primärrechtsebene nun, im Zuge der Beitrittsverhandlungen neuerlich zu fordern, wenn nein, warum nicht?

20. Welche Vorkehrungen werden Sie im Zuge der Beitrittsverhandlungen treffen, damit die Prinzipien des Transitvertrags zunächst für die vorgesehene Laufzeit, aber auch danach – zumal sich an den objektiven Problemen bis 2003 wohl kaum etwas ändern dürfte – Gültigkeit behalten wird?
21. Welche Maßnahmen haben Sie bisher ergriffen, um die Zahl der besonders unsinnigen Leerfahrten (Werkverkehr, Kabotageverbot,..) zu reduzieren?
22. Warum haben Sie im Zuge einer Besprechung mit dem damaligen deutschen Verkehrsminister Krause im Dezember des Vorjahres die bisherige österreichische Argumentationslinie hinsichtlich der Bedeutung der Lofer–Route für den überregionalen Verkehr verlassen und einer Reduktion auf die regionalen Bedürfnisse grundsätzlich zugestimmt, obwohl diese Teil der ehemaligen Hauptverbindung 'B1' Wien–Vorarlberg ist?
23. Wurde im Zuge der Verhandlungen über die nunmehrige Neuregelung des Lofer–Transits die Frage des Transits deutscher LKW über österreichisches Gebiet, wie dies Gegenstand des §14 des Lofer–Abkommens war (Strecken Garmisch–Pfronten und Aach–Balderschwang) berücksichtigt; wenn nein, warum nicht und in welcher Form werden diese Verkehre in Hinkunft geregelt?
24. Wenn ja, warum werden die deutschen Transitfahrten nicht analog einem Genehmigungs– Kontingentierungs– oder Zählkartensystem unterworfen?
25. Ist es richtig, daß über die bestehende Beschränkung auf 900+450 LKW täglich auf der Lofer– bzw. Autobahnroute hinaus eine weitere Halbierung dieser Kontingente 1995 vereinbart wurde?
26. Welche Maßnahmen beabsichtigen Sie zu setzen, um den Verkehr in dieser Relation dann zu bewältigen, zumal die Rollende Landstraße trotz extrem niedriger Preise von 1000 S pro Fahrt praktisch überhaupt nicht in Anspruch genommen wurde?

27. Welche Kosten entstehen den ÖBB pro transportiertem LKW in der Relation Salzburg – Wörgl unter Zugrundelegung einer normalen Auslastung und wer trägt die Differenz zwischen diesen Preisen?
28. Welche zusätzlichen freien Kapazitäten sind auf der Bahnstrecke Salzburg–Wörgl in jeweils welchen Abschnitten für weitere Verlagerungen von Straßentransporten über das 'Deutsche Eck' auf die Schiene vorhanden, ohne daß es zu Behinderungen des bestehenden Verkehrs (ähnlich wie im Inntal) kommen muß?
29. Welche Zahlungen wurden für Infrastrukturmaßnahmen auf den deutschen Transitrouten (Rosenheimer Schleife,..), die nun als Konsequenz aus dem Lofert-Transitstreit nur eingeschränkt benutzt werden können, von österreichischer Seite geleistet und welche Abgaben müssen für die Benützung der auf deutschem Gebiet liegenden Anlagen geleistet werden?
30. Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um leistungsfähige, innerösterreichische Ost–West Verbindungen (Abschnitt Salzburg – Wörgl) zu schaffen, um in Hinkunft nicht von Deutschland in der Transitfrage erpreßbar zu sein?
31. Für welche Abschnitte des Projekts der Eisenbahntransitroute München – Verona liegen bisher detaillierte Planungen vor, wann ist mit einer Gesamtplanung, wann mit einem Beginn der Durchführung zu rechnen?
32. In welchen Bereichen der gesamten Eisenbahnstrecke München – Verona stehen jeweils welche Kapazitäten zur Verfügung und in jeweils welchem Ausmaß sind diese ausgelastet?
33. Können Sie ausschließen, daß es zumindest abschnittsweise – entgegen dem Beschluß des Tiroler Landtags – zum Bau weiterer oberirdischer Gleise im Unterinntal kommt?