

409/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

Zu den Fragen 1,2, 3 und 7:

Wie beurteilen die die Entwicklung des Ost-West-Transitverkehres durch Österreich und insbesondere im Raum Wien? Wie hoch sind die Steigerungsraten seit 1989 pro Jahr/Quartal bzw. Monat für den Personen - und Güterverkehr insbesondere für den Raum Wien?

Wie beurteilen Sie die Entwicklung des modal-split des Ost -West - Transits im Zeitraum 1989 bis1996? Wie hoch sind die Einbußen an Fahrgästen in Prozent bei der Bahn in der Zeit von 1989 bis jetzt?

Worauf führen sie die Entwicklungen in den letzten Jahren zurück?

Wie beurteilen sie mit den steigenden Transitzahlen verbundenen Umweltbeeinträchtigungen und Belästigungen für die Bevölkerung besonders im Raum Wien?

Die Entwicklung des Ost-West Transitverkehrs durch Österreich ist aus den beil. Tabellen 1a und 1b ersichtlich.

Für den Wiener Raum ist für den Ost-West Transit insbesondere die Anzahl der Transit-Kraftfahrzeuge auf der A23 Südosttangente und im Wiener Bereich der A4 Ost- Autobahn von Bedeutung. Die Belastungen der einzelnen Abschnitte des hochrangigen Straßennetzes sind aus dem beiliegenden Tabellenanhang 1e ersichtlich, welcher der im Auftrag des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Rahmen der Vorarbeiten zum Bundesverkehrswegeplan vom Büro Max Herry, im Jahr 1994 durgeführten Studie Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Plafonierungsmodell entnommen wurde.

Obwohl der Ost- West Transitverkehr auf der Straße zwischen den Untersuchungsjahren 1990 und 1993 eine steigende Tendenz aufweist, ist die Zahl der Transitzfahrzeuge im Vergleich zu den gesamten Verkehrsbelastungen im Wiener Raum gering und erreichte auf der A23 im Jahr 1993 maximal 3,2 %, im Großteil des Stadtgebietes unter 2%. Auf der A4 war der relative Anteil der Transit-Kfz im Jahr 1990 sogar höher als 1993, da der Gesamtverkehr zugenommen hat. Der Personentransitverkehr erreichte mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 1477 Kfz innerhalb von 24 Stunden im Jahresdurchschnitt 1993 an Querschnitten im Autobahnnetz in der Region Wien Verkehrsanteile von unter 3%.

Hervorzuheben ist die positive Entwicklung der Donauschifffahrt im Transitverkehr: Nach einem Rückgang des Transportaufkommens von 1,7 Millionen Tonnen im Jahr 1989 auf 1,27 Millionen Tonnen im Jahr 1991 und 1,39 Mio Tonnen im Jahr 1993 wurden 1994 bereits 2,17 Mio Tonnen im Transitverkehr auf der österreichischen Donau transportiert. Dies entspricht gegenüber 1989 einer Steigerung um 27,2%.

Die Entwicklung des modalsplit der Ost-West Transitverkehrsströme ist in der bei. Tabelle 1c dargestellt. Es ist richtig, daß es in den mittel- und osteuropäischen Ländern zu einer modal-split Veränderung zu Lasten der Schiene gekommen ist. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß in diesen Staaten politisch wesentliche Strukturveränderung zugunsten

der Liberalisierung der Straße erfolgten. Österreich hat daher insbesondere im Verkehrsbereich darauf gedrängt, diese immer noch relativ günstige Ausgangssituation im Hinblick auf den modal split zu nutzen und durch entsprechende Initiativen sowohl auf EU-Ebene als auch auf regionaler und nationaler Ebene Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger zu setzen (z.B. Fördermittel zum Ausbau des Kombiverkehrs, Belohnungskontingente für die Nutzung von Bahn, Schiff und Kombiverkehr).

Aus den vorliegenden Daten ist aber auch ersichtlich, daß die Belastungen des Straßennetzes in Richtung der Grenzübergänge zu den Reformstaaten durch die Ostöffnung zwar zugenommen haben, jedoch jene dramatische Entwicklung des Ost-West Transits, wie sie zu Beginn der Ostöffnung vielfach prognostiziert wurde, erfreulicherweise nicht eintreten wird. Dies scheint auch durch die Zwischenergebnisse der von den Gutachtern Rosinak und Snizek für die Planungsgemeinschaft Ost erstellen diesbezügliche Studie grundsätzlich bestätigt zu werden. Diese gedämpfte Entwicklung ist insbesondere auch der von meinem Ressort verfolgten restriktiven Kontingentpolitik zuzuschreiben sowie der Politik, mit allen mittel- und osteuropäischen Staaten verkehrsträgerübergreifende Güterverkehrsaufkommen zu schließen, die insbesondere auch konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes auf der Schiene und im kombinierten Güterverkehr vorsehen, um damit sicherzustellen, daß die wachsende Verkehrsnachfrage von und nach Mittel und Osteuropa auf ökologisch verträgliche Art und Weise bewältigt wird.

Im Bezug auf die Frequenzentwicklungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr ist generell festzustellen, daß seit der Ostöffnung ein ständiger Anstieg zu verzeichnen ist. Die diesbezüglichen Daten sind in der Beilage 2 dargestellt. Die Daten liegen jedoch infolge Neutbaues im Jahre 1994 nur für die Jahre 1994/95 vor.

Zu Frage 4:

Wie haben sich die bilateralen Kontingentvereinbarungen mit den nicht EU-Staaten zwischen 1989 und 1996 entwickelt?

Seit der umfangreichen Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 475/JNR/1993 haben sich bei bilateralen Kontingentvereinbarungen mit Nicht EU-Staaten folgende Änderungen ergeben.

BEILAGE Tabelle nicht gescannt

Mit den Staaten Polen, Slowenien, Türkei und Ungarn bestehen Vereinbarungen über Belohnungskontingente für die Benutzung des Kombiverkehrs (Rollende Landstraßen).

Zudem hat die Entstehung einer Reihe neuer Staaten (UdSSR-, Jugoslawien- und CSSR-Nachfolgestaaten) den Abschluß folgender neuer Kontingentvereinbarungen notwendig gemacht:

BEILAGE Tabelle nicht gescannt

Mit den Staaten Rumänien, Tschechien und Kroatien bestehen Vereinbarungen über Belohnungskontingente für die Benutzung der Rollenden Landstraßen. Mit Tschechien besteht bei Benützung der RoLa Villach-Budweis ein Vor- bzw. Nachlaufkontingent von 2.00 Genehmigungen.

Zu den Fragen 5 und 6

Welche Straßenbauvorhaben im höherrangigen Straßennetz in den mittel- und osteuropäischen Nachbarländern Österreichs sind Ihnen bekannt und welche Auswirkungen werden diese auf die Transitentwicklung in Österreich, im besonderen auf den Raum Wien haben?

Wie beurteilen Sie in diesem Zusammenhang den Bau der B301 in Wien bzw. den Ausbau der B50 im Burgenland? Welche Auswirkungen könnte die Umsetzung dieser Vorhaben auf die a) Transitzahlen, b) Transitzahlen, c) Emissionssituation und d) Ozonbelastung in den Sommermonaten haben?

Im Zusammenhang mit diesen Fragen ist darauf hinzuweisen, daß gemäß den grundsätzlichen Positionen der österreichischen Bundesregierung keine neuen grenzüberschreitenden Transithochleistungsstraßen auf österreichischem Territorium errichtet werden sollen und der Entwicklung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Priorität zuzuordnen ist.

Im übrigen möchte ich anmerken, daß für Angelegenheiten des Straßenbaus grundsätzlich der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten zuständig ist.

Zu Frage 8:

In welchem Umfang würde sich ein Tempolimit, Nachtfahrverbote oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Umweltbeeinträchtigung und Belästigung für die Bevölkerung bereits wesentlich gesenkt werden.

Welche weiteren Verkehrsbeschränkungen sich in welchem Umfang positiv auswirken würden, könnte nur im Rahmen eines umfassenden Ermittlungsverfahrens festgestellt werden. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, daß sich die Kompetenz des Bundesministeriums für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, Verkehrsbeschränkungen zu erlassen, nur auf Autobahnen bezieht.

Zu Frage 9:

Wie hat sich der Ziel- und Quellenverkehr Österreichs mit Osteuropa, insbesondere seit 1989 entwickelt?

Es liegen dem ÖSTAT lediglich die Daten der Jahre 1990-1994 vor. Die Entwicklung des Ziel und Quellverkehrs ab dem Jahre 1990 wird in den Tabellen der Anlagen 9a bis 9d dargestellt. Dabei ist ersichtlich, daß der bilaterale Straßengüterverkehr mit den Ostländern gegenüber dem Jahr 1990 um rund 33% gestiegen ist, österreichweit jedoch nur rund 12% zugenommen hat. Der bilaterale Güterverkehr auf der Schiene mit den Ostländern hat im gleichen Zeitraum um rund 19% zugenommen, österreichweit um ca 14%. Der modal split im bilateralen Güterverkehr mit den Ostländern hat bei der Bahn um 2% abgenommen, bundesweit blieben die Anteile allerdings unverändert.

Zu Frage 10:

Der Ziel- und Quellverkehr Österreichs mit Osteuropa sollte sich nach Prognosen von Rosinak und Snizek zwischen 1987 und 2010 von 20 Mio Tonnen auf 40 Mio Tonnen steigern. Haben sich diese Prognosen -soweit derzeit absehbar- bestätigt bzw. werden sie voraussichtlich unter oder überschritten werden?

Die Planungsgemeinschaft Ost hat die in Ihrer Anfrage erwähnten Gutachter Rosinak und Snizek mit einer Studie beauftragt, in deren Rahmen die bisherige Entwicklung analysiert und mit den seinerzeitigen Prognosen verglichen sowie gegebenenfalls revidierte Prognosen für

die Ostregion erstellt werden sollen. Die Ergebnisse dieser Arbeit sollen bis Juli 1996 vorliegen. Siehe hierzu auch Antwort auf Frage 1 bis 3 und 7.

Zu Frage 11:

Wie hat sich die Routenwahl durch den Konflikt im ehemaligen Jugoslawien verändert? Ist eine stärkere Belastung - wenn ja, wieviel stärker - des Raumes Wien spürbar geworden?

Es ist richtig, daß die Entwicklungen im früheren Jugoslawien zu einer Verlagerung von Fahrten von der Phyrnroute auf andere Routen, insbesondere auf die Brenner- und Donauachse, geführt haben. Dadurch wurde nicht zuletzt auch eine stärkere Belastung des Wiener Raums verursacht. In einer im Auftrag des Bundesministeriums für wirtsch. Angelegenheiten vom Büro Steierwald, Wien durchgeführten Güterverkehrserhebung wurde am Querschnitt Bruckneudorf der A4 ein von der Phyrnroute umgeleiteter Güterverkehrsanteil von 7% ermittelt. Dies entspricht bei rund 1100 Lkw über 3,5 Tonnen Gesamtgew. täglich im Jahresdurchschnitt 77 Lkw im verlagerten Verkehr. Legt man diesen durch Lenkerbefragungen ermittelten Wert auf den Jahresdurchschnitt täglichen Verkehr am Querschnitt Bruckneudorf von rund 20.000 Kfz/24h um, so ergibt sich eine Gesamtbelastung von rund 1400 von anderen Routen verlagerten Kraftfahrzeugen.

Zu Frage 12:

Wie hoch ist der Anteil des Personen-Gütertransits am Straßenverkehrsaufkommen in Wien? Der maximale Anteil an den Transitfahrten auf den Wiener Autobahnen betrug im Jahr 1993

	PKW	LKW
A2 Südautobahn Landesgr.W/N	1,50%	3,30%
A4 Ostautobahn	1,60%	6,40%
A22 Donauuferautobahn, Knoten Kaisermühlen	0,11%	0,10%
A23 Südosttangente, Knoten Inzersdorf	2,70%	6,10%

Anteil des Transitverkehrs am Gesamtverkehr 1993

Zu Frage 13:

Wie kann aus Ihrer Sicht die ÖBB von der steigenden Verkehrsnachfrage profitieren?

Für die ÖBB ergeben sich durch die steigende Verkehrsnachfrage und durch das vorhandene Potential Chancen, sich auf den Ostmärkten verstärkt zu positionieren.

Insbesondere ist dabei die bisher schon gute Kooperation mit den Reformländern in allen wichtigen Bereichen weiter zu forcieren.

Der Markt ist allerdings gekennzeichnet von einem stark zunehmenden Druck der Straßenfrächter, dem durch gezielte Maßnahmen, wie etwa der vermehrten Zusammenarbeit mit Speditionen, entgegenzuwirken ist.

Die Intensivierung der bilateralen Verkehrsbeziehungen sowie des Ost-West-Transits im konventionellen und kombinierten Verkehr könnte im Rahmen der schon heute bestehenden Angebote sowohl im unbegleitenden Verkehr mit Großcontainern, Wechsellaufbauten und Sattelanhängern als auch bei der Rollenden Landstraße in Anpassung an die Markterfordernisse gemeinsam mit den Kombigesellschaften noch weiter gefördert werden.

Zu Frage 14:

Welche Auswirkungen hat die fortschreitende Liberalisierung der EU-Verkehrspolitik (Wegfall von Marktzugangsbeschränkung, Freigabe der Güterverkehrs- und Flugtarife, Zulassung von Kobotage, Beseitigung von Kontingentierung im Grenzüberschreitenden LKW-Verkehr, tendenzielle Erhöhung von Maßen und Gewichten, tendenzielle Verschlechterung von sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften, Abbau der Grenzformalitäten) auf die österreichische Verkehrsbelastung, im besonderen auf den Raum Wien?

Mit der Realisierung des Binnenmarktes wurde bereits 1993 auch der Liberalisierungsprozeß im Straßengüterverkehrsmarkt der EU im wesentlichen abgeschlossen. Österreich nimmt an diesem Liberalisierungsprozeß insofern nicht zur Gänze teil, als die Aufhebung der LKW-Kontrollen an den österreichischen Binnengrenzen zur Gemeinschaft und die Liberalisierung des bilateralen Verkehrs erst ab Jänner 1997 erfolgen werden, und darüber hinaus der Transitverkehr durch Österreich gemäß Protokoll Nr.9 bis zum Ende des Jahre 2003 der Ökopunktpflicht und damit sowohl quantitativen als auch qualitativen Beschränkungen - unterliegt. Die Auswirkungen der Liberalisierungsmaßnahmen der EU-Verkehrspolitik sind daher in Österreich im Straßengüterverkehrsbereich begrenzt. Dies gilt insbesondere auch für den Raum Wien, da an den Außengrenzen der Gemeinschaft die Grenzkontrollen in vollem Umfang aufrecht bleiben bzw. noch verstärkt werden und die restriktiven Güterverkehrsvereinbarungen zwischen Österreich und den mittel und osteuropäischen Staaten, die sowohl den bilateralen als auch den Transitverkehr beschränken und außerdem zahlreiche konkrete Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene bzw. den kombinierten Verkehr vorsehen, aufrecht bleiben. Durch entsprechende Vereinbarungen auf internationaler Ebene wird darüberhinaus sichergestellt, daß eine schrittweise Anpassung der technischen, sozialen und fiskalen Vorschriften der mittel- und osteuropäischen Staaten an die EU-Vorschriften in diesem Bereich stattfindet.

Eine detaillierte Beantwortung der Frage nach den Auswirkungen der fortschreitenden Liberalisierung der EU-Verkehrspolitik auf die Verkehrsbelastung insbesondere im Raum Wien würde eine umfassende verkehrswissenschaftliche Untersuchung erfordern.

Zu den Fragen 15, 18, 19, 20, 21 und 22:

Gibt es zielgerichtete Maßnahmen und Grenzüberschreitende Zusammenarbeit der am meisten von Ost-West-Verkehrszuwächsen betroffenen Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland und dem Bund mit den angrenzenden Staaten Ungarn, Slowakei und Tschechien? Wenn ja, was sind diese konkret? Wenn nein, warum nicht?

Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um bei wesentlichen Investoren, die in Mittel und Osteuropa vorwiegend in Straßeninfrastruktur investieren, auch die Finanzierungen von öffentlichen Verkehrsnetzen zu forcieren?

Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um zur Finanzierung umweltverträglicher Verkehrsträger in unseren mittel und osteuropäischen Nachbarstaaten beizutragen?

Welchen Beitrag zur Modernisierung des öffentlichen Verkehrsnetzes in Ungarn, Tschechien, und der Slowakei leistet der Bund bzw. die am stärksten betroffenen Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland?

Bestehen konkrete Verkehrsprojekte, die das Verkehrsministerium bzw die am stärksten betroffenen Bundesländer Wien, NÖ und Bgl. unterstützen? Wenn ja, welche sind dies konkret und welchen finanziellen Umfang haben diese? Wenn nein warum nicht?

Gibt es einen Problemkatalog des überregionalen Ost-West-Transits und darauf aufbauend ein Handlungsprogramm zur Entschärfung, besonders für den grenznahen Raum und gibt es darin eine Verknüpfung der Lösungsansätze mit Finanzierungsmöglichkeiten? Wenn ja, wo, wie sind diese einsehbar? Wenn nein warum nicht?

Grundsätzlich erfolgt eine derartige grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rahmen der ÖROK, die in den Kompetenzbereich des Bundeskanzleramtes fällt. Darüber hinaus wurde bereits 1993 auf Initiative von Verkehrsminister Klima die Zentraleuropäische Verkehrsministerkonferenz geschaffen, um eine Initiative für Mitteleuropa zu setzen, die sich ausschließlich auf den Verkehrsbereich konzentriert. Zentrales Ziel der Zentraleuropäischen Verkehrsministerkonferenz, an der Kroatien, die Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Österreich teilnehmen, ist die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich. Im Rahmen des horizontalen Ansatzes soll eine Angleichung der Verkehrspolitik der Konferenzstaaten erfolgen. Auf sektoraler Ebene soll eine Harmonisierung in bestimmten Verkehrsbereichen, wie im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes sowie im Schienenverkehr und im kombinierten Verkehr erreicht werden.

Im Rahmen der Zentraleuropäischen Verkehrsministerkonferenz wurden bereits eine Reihe von Grundsatzdokumenten und politischen Deklarationen beschlossen, die einen gemeinsamen Rahmen für die Verkehrspolitik in dieser Region festlegen. Insbesondere sind hier das Vienna Paper für den Verkehrsinfrastrukturbereich sowie das Sopron Paper im Bereich der Harmonisierung der Verkehrspolitik, das Brijuni Paper für den kombinierten Verkehr sowie die Erklärung von Bratislava Sept 1994 und die Erklärung von Bled Okt 95 zu nennen.

Auch die Bahn hat, im Hinblick auf den zu erwartenden Anstieg des Transitverkehrs, mit der Planung bzw. bereits teilw. Umsetzung von Netzverstärkungen und Modernisierung der Anlagen reagiert.

Als Beispiel Ost-Westverkehr können hier die vor dem Abschluß stehenden Maßnahmen auf der Ostbahn, die hohen Investitionen in die Westbahn und die Maßnahmen im Raum Wien angeführt werden.

Konkret wird im Raum Wien die Entflechtung von Güter- und Personenverkehr angestrebt, was die Umsetzung von Projekten wie Lainzer Tunnel, Laaerberg Schleife, Reaktivierung der Floridsdorfer Hochbahn und Terminal Inzersdorf für den Güterverkehr erfordert. Für den Personen-Fernverkehr wird mit dem neuen Fernverkehrsbahnhof Wien eine Durchbindemöglichkeit geschaffen, ohne umsteigen zu müssen. Im Nahverkehr sind umfangreiche Angebotsverbesserungen vorgesehen, die die Realisierung der Projekte S2, S7, S80, Nahverkehrsausbaulinesing- Wiener Neustadt und Nahverkehrsgeschoß Bf Wien voraussetzen.

Im Nord-Süd Verkehr wird mit dem Ausbau der Pottendorfer Linie die Südbahnstrecke zwischen Linesing und Wiener Neustadt in höherem Maße für den Nahverkehr zur Verfügung stehen. Weiters sind hier der Semmering Basistunnel, die Entflechtung des Knotens Obersteiermark, der zweigleisige Ausbau St. Veit an der Glan -Klagenfurt sowie der Ausbau Arnoldstein - Thörl Maglern, wo 1998 der Anschluß an die italienische Neubaustrecke erfolgen wird, zu erwähnen.

Für die Strecke Wien - Prag besteht ein interministerielles Übereinkommen, welche Maßnahmen für eine Verbesserung des Personenverkehrs vorsieht, die jedoch in Abstimmung mit dem Baufortschritt auf tschechischer Seite erfolgen werden.

Im Hinblick auf den Güterverkehr bestehen hier ausreichende Kapazitäten, mit Ausnahme des Wiener Bereiches, wo bei weiterem Verkehrsanstieg der Bau einer zusätzlichen Donaubrücke erforderlich werden wird.

Im Zuge der Annäherung der Städte Wien und Bratislava ist auch der Ausbau der Schienenwege im Gange.

Die Arbeiten an der Ostbahn sind nahezu abgeschlossen.

Wien - Bratislava über Marchegg ; hier werden punktuelle Maßnahmen gesetzt.

In allen diesen Belangen wird selbstverständlich nicht nur auf Förderungsmöglichkeiten von österreichischer Seite sondern auch auf die jeweiligen Förderinstrumente der EU - wie insbesondere das Phare-Programm-bedacht genommen.

Zu Frage 16:

Wie wirkt sich die Steigerung des Ost- West Verkehrs auf die Schadstoffsituation, besonders im Raum Wien aus? Welchen Anteil hat der Ost-West Verkehr (Transit und Ziel/Quellverkehr) an den Schadstoffemissionen (CO, CO₂,NO_x,VOC,Ozon etc....), wie sehen die Prognosen für die Zukunft aus?

Die Prognosen zeigen, daß trotz steigender Anzahl von Fahrzeugen aus dem Osten der Trend bei der Schadstoffbelastung aufgrund der verbesserten Fahrzeugtechnologie eher nach unten geht.

Auswirkungen auf die Ozonsituation sind vor allem von Stickstoffoxyden und Kohlenwasserstoffen zu erwarten. Da Ozon einen komplizierten Entstehungsprozeß hat, sind differenzierte Aussagen nur durch wissenschaftliche Untersuchungen, die vorwiegend in den Aufgabenbereich des Bundesministeriums für Umwelt und Familie fallen, zu qualifizieren.

Zu Frage 17:

Welche Maßnahmen ergreifen Sie , um eine Anpassung der Kraftfahrzeugnormen in Mittel- und Osteuropa an wesentliche Standards zu forcieren?

Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der technischen Sicherheits- und Umweltstandards der mittel- und osteuropäischen Kraftfahrzeuge werden u.a. im Rahmen der bilateralen Güterverkehrs- bzw. Personengelegenhetsverkehrsvereinbarungen zwischen Österreich und den mittel- und osteuropäischen Staaten, welche eine Bindung der Genehmigungen an den Einsatz von lärm- und schadstoffarmen, sicheren Fahrzeugen vorsehen, sowie im Rahmen internationaler Vereinbarungen gestzt. So wurden z.B. im Rahmen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz CEMT die für Österreich gültigen Genehmigungen an die Erfüllung strenger Lärm- und Emissionsstandards (sogenannte green lorries) gebunden. In einem zweiten Schritt wurden diese Kriterien durch die Definition eines sog. greener und safe lorry nunmehr wesentlich verschärft. Hierbei handelt es sich um einen Lkw, der5 nicht nur noch strengere Emissionsstandards erfüllen muß, sondern zusätzlich noch einen Mindestkatalog an technischen Sicherheitsstandards (wie z.B. Mindestreifenprofil, Unterfahrschutz, Tachograph, Geschwindigkeitsbegrenzer, ABS, regelm. techn. Kontrolle).

Wien am 5. Juni 1996
Der Bundesminister

Beilage wurde nicht gescannt