

Wien, März 2003  
ISBN 3-7063-0232-2

Verkehr und Infrastruktur  
Nr 16

# **EU-Erweiterung und Alpentransit**

Überrollt uns der Schwerverkehr ?  
Perspektiven und Alternativen aus  
ArbeitnehmerInnensicht

Tagungsband

Sylvia Sarreschtehdari-Leodolter (Hrsg)

Erhältlich bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien  
Abteilung Umwelt und Verkehr  
Prinz-Eugen-Straße 20-22  
1040 Wien  
Tel: +43 (1) 501 65 – 2698  
Fax: +43 (1) 501 65 – 2105

e-mail: [friederike.bodinger@akwien.at](mailto:friederike.bodinger@akwien.at)  
<http://www.akwien.at/Verkehr/>

Layout: Friederike Bodinger (AK Wien)

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird in dieser Arbeit auf die grammatikalisch weibliche Form bzw. die Kombination von männlicher und weiblicher Form verzichtet. Die Bearbeiter legen aber auf die Feststellung wert, dass in der gesamten Arbeit mit der männlichen Form Männer und Frauen gleichberechtigt gemeint sind.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2003, by Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

**Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme**

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

---

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien,  
Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien

# Vorwort

Seit spätestens Ende des Jahres 2001, als sich auf dem EU-Gipfel von Laeken erste Möglichkeiten für eine substantielle Einigung über die Zukunft des Transitvertrages abzuzeichnen begannen, die allerdings leider seitens der österreichischen Bundesregierung nicht ausreichend genutzt wurden, steht die Verlängerung des Transitvertrages bzw. des Ökopunktesystems auf EU-Ebene zur Lösung an. Durch den seitens der EU geforderten und nunmehr höchstwahrscheinlichen Wegfall der mengenmäßigen Beschränkung der Transitarbeiten über Österreich ist zu befürchten, dass der Transitverkehr nach Ende 2003 massiv zunehmen wird. Weitere Faktoren, die eine Erhöhung des Transitverkehrsaufkommens auf der Straße erwarten lassen, sind die strengere und effizientere Schweizer Verkehrspolitik, die den Umwegtransit über Österreich anheizt und die zu erwartende EU-Erweiterung.

In der Öffentlichkeit wurde das Thema meist sehr verkürzt und ohne Prüfung möglicher Alternativen dargestellt. Insgesamt ist der Straßengüterverkehr durch einen enormen Preisverfall in den letzten Jahren, steigenden Druck auf die Lenker und eine durch überhöhte Geschwindigkeiten und die Nicht-Einhaltung fundamentaler Regelungen wie jene über die Lenk- und Ruhezeiten oder über Beladung und Gefahrgütertransport steigende Gefährdung der allgemeinen Verkehrssicherheit gekennzeichnet. Dass die Frage der Kostenwahrheit – auch im Zusammenhang mit einer längst überfälligen neuen EU-Wegekostenrichtlinie – eine zentrale ist, steht für die Arbeiterkammer ausser Streit.

Ziel der Veranstaltung von 26. Juni 2002, auf die sich die vorliegende Publikation bezieht, war es daher, auf der Basis neuer Untersuchungen und Prognosen politische und rechtliche Handlungsspielräume für eine sozial und ökologisch orientierte österreichische und europäische Verkehrspolitik zu identifizieren und damit auch indirekt die Verhandlungen über die Bedingungen der EU-Erweiterung und eine Verlängerung bzw. Nachfolgelösung des Transitvertrages im Interesse der ArbeitnehmerInnen zu beeinflussen.

Zwar ist seit der Veranstaltung fast ein Jahr vergangen, aber aufgrund der noch immer unklaren Zukunft des Transitvertrages und den offenen Verhandlungsprozess sind nach wie vor alle in diesem Tagungsband zusammengefassten Beiträge und Hintergrundmaterialien, wozu auch eine Zusammenstellung der einschlägigen Presseaussendungen der AK zu zählen ist, hoch aktuell.

Sylvia Sarreschtehdari-Leodolter

Wien, März 2003



# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Eröffnung</b>	
<b>Herbert Tumpel</b> .....	<b>1</b>
1.1 Position der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte zum Kommissionsentwurf für die Transitvertragsverlängerung 2004 .....	7
1.2 Position der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte zu den Beitrittsverhandlungen im Kapitel „Verkehr“ .....	11
1.3 Presseaussendungen .....	16
<b>2. Zukunft des Schwerverkehrs in Österreich – Prognosen, Umweltbelastungen und verkehrspolitische Ansätze</b>	
<b>Reinhold Deußner</b> .....	<b>37</b>
<b>3. Transportpreise und Transportkosten im Güterverkehr: Bleibt der Schienen- verkehr auf der Strecke ?</b>	
<b>Max Herry</b> .....	<b>51</b>
<b>4. Ersatzloses Auslaufen des Ökopunktemodells zur Regelung des Alpentransits in Österreich?</b>	
<b>Waldemar Hummer</b> .....	<b>77</b>
<b>5. Transitpolitik im Zuge von Transitnachfolgeregelung und EU- Erweiterung – Erfahrungen und Erwartungen an die Politik</b>	
<b>Fritz Gurgiser</b> .....	<b>87</b>
5.1 Folienvortrag.....	87
5.2 Alpenschutz - Transiterklärung .....	100
5.3 Positionspapier EU-Osterweiterung.....	106
<b>6. Alpentransit und Erweiterung: Die Zukunft der europäischen Verkehrspolitik im Bereich Landverkehr</b>	
<b>Heinz Hilbrecht</b> .....	<b>113</b>
<b>7. Schweizerische Verkehrspolitik als Alternative ? – Strategieansätze zur Verminderung der Verkehrsbelastung aus dem Straßengüter(transit)verkehr</b>	
<b>Markus Maibach</b> .....	<b>123</b>
7.1 Folienvortrag.....	123
7.2 LSVA: Erwartete und beobachtete Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen ( <i>Ergebnisse</i> der Fallstudie LSVA des EU Projekts Desire) .....	131
7.3 Netzwerke des Verkehrs-Kompromisses (NZZ-Artikel) .....	140
<b>Liste der Autoren</b> .....	<b>145</b>



# 1. Eröffnung

## Herbert Tumpel

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die EU-Erweiterung ist für die Zukunft Europas von großer Bedeutung. Sie ist die einzige Möglichkeit Frieden und Stabilität in Europa dauerhaft zu sichern.

Daher unterstützen wir als Interessenvertretung der österreichischen ArbeitnehmerInnen auf nationaler wie auf europäischer Ebene dieses wichtige Projekt.

**Aber gerade weil dieser Prozess so wichtig ist, legen wir großen Wert darauf, dass er**

**+ ausgewogen und sozial verträglich gestaltet wird und**

**+ zeitgerecht die richtigen Weichenstellungen für die Zukunft erfolgen.**

Ob das Projekt „EU-Erweiterung“ tatsächlich

+ ein soziales Projekt wird,

+ von den Menschen mitgetragen wird,

hängt ganz entscheidend von der sozial verträglichen Gestaltung des Integrationsprozesses ab.

Sehr geehrte Damen und Herren!

Für die zukünftige Verkehrsentwicklung sind

+ die besondere geographische Lage Österreichs einerseits und

+ die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen

von entscheidender Bedeutung.

Österreich hat mit ca. 1.300 km mehr als ein Drittel der gesamten Außengrenze der Europäischen Union zu den mittel- und osteuropäischen Ländern.

Rund 60 % der österreichischen Bevölkerung leben in grenznahen Bereichen innerhalb von weniger als 100 km Entfernung zu den Beitrittsnachbarländern.

Diese Gebiete, in denen auch die städtischen Ballungszentren Wien, Graz, Linz und Klagenfurt in Tages- und Wochenpendlerdistanz zu den städtischen Zentren der Beitrittsnachbarländer liegen, erbringen den Großteil der Wirtschaftsleistung des Landes.

Im Zuge der EU-Erweiterung ist mit einem massiven Anstieg des Lkw-Verkehrsaufkommens auf den Straßen zu rechnen.

Ein besonderes Problem ist die soziale Situation im Straßengüterverkehr: Bereits jetzt führt der steigende Druck auf die Lenker zu deutlich steigenden Unfällen und teils katastrophalen Arbeitsbedingungen.

Durch die Konkurrenz aus dem Osten, wo das Lohn- und Sozialniveau weit unter dem in Österreich liegt, werden

- + viele österreichische Arbeitsplätze gefährdet,
- + die Arbeitsbedingungen und das Einkommen der Lkw-Lenker drohen noch schlechter zu werden.

Manche österreichische Transportunternehmer<sup>1</sup> kündigen öffentlich an, dass sie nach der Erweiterung im internationalen Güterverkehr keine Chance mehr für den Einsatz österreichischer Lenker sehen.

Österreich unterscheidet sich aber auch verkehrspolitisch deutlich vom EU-Durchschnitt und hätte – verschärft durch seine geographisch exponierte Stellung - durch eine zu rasche Öffnung der Verkehrsmärkte im Zuge der Erweiterung viel zu verlieren.

**Noch** werden in Österreich deutlich mehr Güter auf Bahn, Schiff und in Rohrleitungen transportiert, als auf der Straße.

Beim Bahnanteil am Gütertransport ist Österreich mit fast 37 Prozent EU-Spitzenreiter.

Auch im Personenverkehr ist der Marktanteil von Eisenbahn, Straßenbahn und U-Bahn nirgends höher als in Österreich.

Für die Organisation und die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs gilt Österreich als Musterland.

---

<sup>1</sup> Hat Frau Senger-Weiss, Vertreterin eines der größten österreichischen Transportunternehmen, im Frühjahr 2002 bei einer Veranstaltung der WKÖ öffentlich gesagt.

Vor allem der Güterverkehr auf Österreichs Straßen wird in Zukunft durch drei Faktoren enorm zunehmen:

- die Erweiterung der EU,
- das zu erwartende Auslaufen des Transitvertrages zwischen Österreich und der EU und
- der Anstieg des Umwegtransits durch Österreich aufgrund der restriktiven Schweizer Verkehrspolitik.

Noch ist der Straßengüterverkehr zwischen den mittel- und osteuropäischen Kandidatenländern und Österreich<sup>2</sup> im Rahmen von gegenseitigen Abkommen geregelt. In diesen werden die Kontingente für die Anzahl der Transportbewilligungen festgelegt werden. Diese Kontingentregelungen sind in Verbindung mit strengen Kontrollen an den Grenzen und auf den österreichischen Straßen ein wirksames Mittel der Verkehrsmengensteuerung.

Ein EU-Beitritt der mittel- und osteuropäischen Länder bedeutet eine Liberalisierung

- + des grenzüberschreitenden Güterverkehrs,
- + der Kobotage und des
- + österreichischen Binnentransports.

Eine sofortige Öffnung des Verkehrsmarktes in Österreich für Unternehmen aus den Beitrittsländern würde zu einer massiven Verdrängung österreichischer Lkw-Lenker durch billigere Lenker aus den Beitrittsländern führen.

Alle Verkehrsprognosen gehen im Zusammenhang mit der Erweiterung von massiven Zuwächsen im Güterverkehr auf der Straße aus.

Insgesamt wird die Erweiterung vor allem in Ostösterreich eine deutliche Verschärfung der Verkehrsbelastung bringen:

- + mehr Transit,
- + mehr bilateraler Güterverkehr,
- + deutlich mehr Pkw-Verkehr vor allem durch Tages- und Wochenpendler und durch den Tourismus.

---

<sup>2</sup> mit Ausnahme von Slowenien, das bereits seit 1997 ins Ökopunktesystem des Transitvertrags einbezogen wurde

Daher fordern wir vom österreichischen Gesetzgeber sich auf EU-Ebene und bei den Beitrittsverhandlungen dafür einzusetzen:

- dass die Harmonisierung der rechtlichen und sozialen Bedingungen für die Lenker – insbesondere bei den Lenk- und Ruhezeiten und bei der Entlohnung – absolute Priorität haben muss.
- + Es geht schließlich um die Sicherheit auf der Strasse!
- + Es geht dabei auch um die Sicherung von rund 100.000 bis 150.000 Arbeitsplätze in der Güterbeförderung in Österreich!

Das Verkehrskapitel bei den Beitrittsverhandlungen darf nur unter folgenden Bedingungen abgeschlossen werden:

- Wir brauchen Übergangsfristen und Kontingentierung der Kabotage. Eine Liberalisierung darf erst nach erfolgter Marktprüfung Platz greifen!
- Wir brauchen Übergangsregelung für den Berufszugang bzw. Verkehrskonzessionen:  
Die EU-Mindeststandards zum Zugang zum Beruf des Güter- und des Personenkraftverkehrsunternehmers sind in allen Beitrittsländern umzusetzen!

Marktzugang und Dienstleistungsfreiheit kann erst dann gewährt werden können, wenn die entsprechenden arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften voll umgesetzt ist und auch kontrolliert werden!

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir fordern von Bundesregierung endlich endlich eine klare Linie und ein Ende der Scheinargumente im Bereich des Transitvertrages:

Bis Ende 2003 sieht der Transitvertrag eine Beschränkung der Transitfahrten durch Österreich auf dem Niveau von 1991 vor.

Die im Transitvertrag enthaltene Ökopunkteregelung<sup>3</sup> hat den Sinn, schadstoffärmere Lkw zu bevorzugen und so mehr Umweltbewußtsein beizutragen.

---

<sup>3</sup> gilt auch für Fahrzeuge aus Slowenien, Liechtenstein und Norwegen

Fällt die Obergrenze für Transittfahrten, wie es in der EU derzeit vehement verlangt wird,

- + wird nicht nur das ambitionierte Schadstoff- Reduktionsziel nicht erreicht,
- + sondern es kommt statt dessen zu einem Anstieg der Emissionen.

Eines lässt sich heute schon mit großer Sicherheit behaupten: Das Ziel des Transitvertrages wird Ende 2003 sicher nicht erreicht sein und die Erweiterung wird zu einem zusätzlichen Anstieg des Transitverkehrs führen.

Die bisherige Argumentation, dass die Öko-Punkte ohnehin automatisch beschränkt seien, ist reines Täuschungsmanöver:

1999, 2000 und auch 2001 wurden die Transittfahrten durch Österreich erheblich überschritten.

Die zuviel verteilten Ökopunkte sind bis heute nicht gekürzt worden.

Die österreichische Bevölkerung braucht endlich Gewissheit, dass der Transitverkehr auch nach 2003 nicht schrankenlos wachsen kann.

Wenn nun Verkehrsminister Reichhold – nach Rücksprache mit den Landeshauptleuten angekündigt hat auch die Kürzung des Ökopunktekontingents wegen der Überschreitung der Transittfahrten im Jahr 2001 einzuklagen, so ist das eine Bestätigung unserer immer wieder vorgebrachten Forderungen.

Nur wenn alle Regierungsmitglieder ernsthaft an einem Strang ziehen, können Pannen wie bei der Frage der Dieselsubventionen Frankreichs, Italiens und Hollands vermieden werden!

Österreich hat bekanntlich den verkehrspolitisch außerordentlich bedenklichen Dieselsubventionen für den Lkw-Verkehr in diesen Ländern jüngst zugestimmt, ohne auf ein Entgegenkommen dieser Länder in Sachen Ökopunkteverlängerung zu bestehen.

Auch die ständigen Kontingenterhöhungen für den Straßengüterverkehr mit Beitrittsländern und anderen Drittstaaten sind ein Zeichen,

dass eine Straßenverkehrspolitik im Interesse der stau- und transitgeplagten Bevölkerung nicht in Sicht ist.

Daher trete ich vehement für die

- Erfüllung der Ziele des österreichischen Transitvertrages über 2003 hinaus ein.
- Ich will einen „Transitvertrag – Neu“: Nur eine Kombination von Kostenanlastung (Lkw-Maut) und Mengenbeschränkungen (Ökopunkte oder Kontingentierung) verspricht eine erfolgreiche Eindämmung der Umweltbelastung.

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich hoffe, dass Sie sich in unserem Hause wohl fühlen und wünsche Ihnen eine spannende Tagung, die hoffentlich zu einer Änderung der österreichischen Verkehrspolitik im Sinne der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in diesem Lande führt!!

## 1.1 Position der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte zum Kommissionsentwurf für die Transitvertragsverlängerung 2004<sup>4</sup>

Der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte wurde am 16. Jänner dJ der von der EU-Kommission vorgelegte oa Vorschlag mit der Bitte um Kenntnisnahme übermittelt. Inhaltlich will die EG-Kommission die bestehende Transitregelung über das Jahr 2003 verlängern, zunächst zumindest für ein Jahr bis zum 31.12.2004.

Dem Vorschlag liegt die Zielsetzung zugrunde, während einer Übergangszeit bis zur Erstellung einer neuen Wegekostenrichtlinie eine Verlängerung eines abgespeckten Ökopunktesystems aufrecht zu halten. Nun muss aber mit Befremden festgestellt werden, dass trotz Bestehen zweier Arbeitsgruppen, in die je ein Vertreter der Bundesarbeitskammer nominiert ist („Ökopunkteausschuss“ und „Informationsplattform Langfristlösung Transit“), seitens der Bundesregierung Entscheidungen getroffen werden, ohne die Arbeiten und Vorschläge der erwähnten Ausschüsse und auch ohne die Anliegen der Bevölkerung und der Umwelt ausreichend zu berücksichtigen.

Zum vorliegenden Vorschlag der Kommission nimmt die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte wie folgt Stellung:

1. Schon im ersten Erwägungsgrund wird unter Verweis auf Art 11 Abs 2 lit a des Protokoll 9 der Akte über den Beitritt der Republik Österreich zur Europäischen Union festgestellt, dass das Ökopunktesystem am 31.12.2003 endet.

Diese Ansicht der Kommission ist falsch: Eine Schlüsselbestimmung des Transitreglementes ist in die Erwägungsgründe leider nicht aufgenommen: Es handelt sich um Art 11 Abs 4 des Protokoll 9. Danach ist es einerseits ein wesentliches Ziel des Ökopunktesystems, eine „dauerhafte und umweltgerechte“ Verminderung der Umweltbelastungen durch den Lkw-Transitverkehr über österreichisches Hoheitsgebiet zu erreichen. Das bedeutet, dass die Absenkung der Nox-Emissionen transitierender Lkw auf 40% vom Ausgangswert im Jahre 1991 „dauerhaft“ gewährleistet sein muss; also auch über das Jahr 2003 hinaus. Andererseits, sollte es zu keiner „dauerhaften“ Absenkung kommen oder das Transitregime vorzeitig beendet werden, sind gemäß Art 11 Abs 4 im „Gemeinschaftsrahmen“ Maßnahmen zu erlassen, die einen „gleichwertigen Schutz der Umwelt, insbesondere eine Reduzierung der Umweltbelastungen um 60% gewährleisten“.

---

<sup>4</sup> Erging als Brief von BAK-Präsident Tumpel am 22.1.2002 an den Bundeskanzler sowie die Verkehrs- und Außenministerin

Aus Sicht der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte ist weder die Dauerhaftigkeit der Verminderung der Umweltbelastungen ohne weitere Maßnahmen garantiert, noch stellt der gegenständliche Vorschlag jene Maßnahmen im Gemeinschaftsrahmen dar, die einen gleichwertigen Schutz der Bevölkerung und Umwelt sichern.

2. Art 11 Abs 5 des Protokoll 9 bezeichnet die getroffene Transitvereinbarung zwischen Österreich und der EG selbst als Übergangslösung.

Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer kann eine Schutzregelung für Bevölkerung und Umwelt nach Ende einer Übergangszeit nicht einfach ersatzlos auslaufen, ohne dass adäquate Gegenmaßnahmen mit derselben Zielsetzung getroffen werden. Es darf daran erinnert werden, dass im Frühjahr 1994 die österreichischen Beitrittsverhandlungen beinahe an der Transitfrage gescheitert wären. Es konnte damals der seit 1992 bestehende Transitvertrag EWG-Österreich nahezu vollständig in das Protokoll 9 übernommen werden, lediglich die Laufzeit der Übergangslösung wurde um ein Jahr verkürzt. Ohne diese Übergangslösung wären wahrscheinlich die Beitrittsverhandlungen gescheitert. Gleiches ist auch anzunehmen, wenn man damals schon gewusst hätte, dass nach Ablauf von 12 Jahren diese Schutzvereinbarung ersatzlos gestrichen wird.

Weiters muss auch darauf verwiesen werden, dass das Protokoll 9 vielfach auch zu einem Umdenken in der Europäischen Verkehrs- und Umweltpolitik geführt hat, wie an dem Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ und dem Weißbuch „Faire Preise für die Infrastrukturnutzung, an den Revisionen der Wegekostenrichtlinie und gerade am jüngsten Weißbuch „Für eine nachhaltige Verkehrspolitik in Europa“ ersichtlich ist. All die darin enthaltenen Zielsetzungen werden durch den vorliegenden Vorschlag unterlaufen.

3. Das in Protokoll 9 enthaltene Ökopunktemodell besteht nicht nur auf der Verminderung der Schadstoffemissionen der Transit-Lkw, sondern hat als zweites Standbein eine Limitierung der maximal möglichen Transitarbeiten über österreichisches Hoheitsgebiet. Dies wird vielfach vergessen und in der Öffentlichkeit ist stets nur die Schadstoffreduktion bekannt. Schon im Vorschlag der Kommission vom 21.12.2000 für eine Verordnung betreffend das Ökopunktesystem für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich wurde die Limitierung („108%-Klausel“; Art 11 Abs 2 lit c ) ersatzlos gestrichen. Dies bedeutet, dass die Kommission lediglich einzelne Retuschen am Transitregime vornimmt, ohne eine gleichwertige Regelung anzubieten.

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte hat immer wieder darauf hingewiesen, dass ein Ökopunktemodell ohne mengenmäßige Beschränkung der

Transitfahrten völlig unakzeptabel ist, weil ein derartiges Reglement verkehrspolitisch nicht vernünftig zu administrieren ist.

4. 1999 und auch im Jahr 2000 wurden die zulässigen Transitfahrten durch Österreich erheblich überschritten. Dies beweist, dass eine Reduzierung der Umweltbelastungen allein durch abnehmende, jährliche Ökopunkte-Kontingente nicht erreicht werden kann. Dies hat interessanterweise auch der EuGH in seiner einstweiligen Anordnung vom 23.2.2001 festgestellt: darin wurde festgehalten, dass alle Verringerungen der Transitfahrten, die die Gemeinschaftsorgane zukünftig gemäß der 108%-Klausel vornehmen müssen, nicht auf mehrere Jahre erstreckt werden können, sondern im auf die Überschreitung folgenden Jahr vorgenommen werden müssen. Das bedeutet, dass die Erstreckung der Kürzungen auf mehrere Jahre rechtswidrig ist. Ein Urteil in der Sache selbst steht allerdings noch aus. Ebenso nicht entschieden ist die Vertragsverletzungsklage Österreichs wegen neuerlicher Überschreitung der 108%-Klausel im Jahr 2000. Auch dies ist ein Indiz dafür, dass die mengenmäßige Beschränkung der Transitfahrten zur Kernbestimmung des Ökopunkteregimes zählt.

Aus Sicht der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte ist daher der gegenständliche Vorschlag der EG-Kommission unzureichend. Die Plafonierung der Transitfahrten ist jedenfalls zu gewährleisten, sonst hätten die beiden Klagen Österreichs wegen der Überschreitungen der 108%-Klausel in den Jahren 1999 und 2000 keinen Sinn. Dies wurde offenbar am Europäischen Rat in Laeken im Dezember 2001 übersehen. Andernfalls wäre auch die Anzahl der Ökopunkte für das Jahr 2004 im Anhang I des gegenständlichen Vorschlages nicht mit 9,422.488 Ökopunkten zu beziffern, sondern müsste – unter der Berücksichtigung der Ausstehenden Kürzungen im Jahr 2000 und 2001 - niedriger angesetzt werden. Die EG-Kommission selbst hält in ihrem Bericht vom 21.12.2000 fest: „Auch vor Ende der Laufzeit des Ökopunktesystems sollte die Kommission mittels einer Studie prüfen, wie sich die aus der Anwendung des Systems resultierenden Umweltverbesserungen dauerhaft sichern lassen.“ Diese Studie wurde nicht erstellt und sollte auch in Zukunft nicht unter den Tisch gekehrt werden.

Die Bundesarbeitskammer spricht sich für die Weiterführung des bestehenden Transitregimes aus. Sollte dies wörtlich nicht möglich sein, müssen jedoch gleichwertige Regelungen getroffen werden, die ein Ausufern des Transitverkehrs über sensible Gebiete verhindern. Ansätze wurden bereits in der Arbeitsgruppe „Informationsplattform Langfristlösung Transit“ andiskutiert.

Der vorliegende Vorschlag kann nur als Ausgangsposition der EG-Kommission für weiterführende Verhandlungen mit Österreich angesehen werden. Die Bundesarbeitskammer fordert von den politischen Entscheidungsträgern, dafür zu sorgen, dass eine Verlängerung dem Ziel des Protokolls Nr 9 – der „dauerhaften und nachhaltigen Reduktion der Nox-Emissionen der Lastkraftwagen im Transit durch das Staatsgebiet der Republik Österreich“ – entspricht. Dazu ist jedenfalls bis zu Erlassung gleichwertiger Maßnahmen die Begrenzung der Fahrten unerlässlich. Dies wurde auch durch die jüngst veröffentlichte Untersuchung der Europäischen Umweltagentur gefordert (Technical Report 48).

Sollte es beim gegenständlichen Verordnungstext bleiben, wird es nicht möglich sein, den bisherigen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen Österreichs, aber insbesondere des jüngsten EG-Weißbuches „Für eine nachhaltige Verkehrspolitik in Europa“, zu entsprechen.

## 1.2 Position der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte zu den Beitrittsverhandlungen im Kapitel „Verkehr“<sup>5</sup>

Erst vor wenigen Wochen veröffentlichte das WIFO seine Prognosen zum Verkehrsaufkommen im Falle einer EU-Osterweiterung. Die darin enthaltenen Szenarien bestätigen eindeutig die Befürchtungen der Bundesarbeitskammer und unterstützen die Forderung der BAK, keine bedingungslose Öffnung des österreichischen Verkehrsmarktes für die Beitrittskandidaten zuzulassen. Wesentliche Aussagen in der WIFO-Prognose wurden zum Berufspendelverkehr und zum grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Straße getroffen: So besteht im Berufspendler- und Urlaubsverkehr aus den MOEL 5 ein großes Wachstumspotential, sowohl für Fahrten nach Österreich als auch zu den Arbeitsplätzen und Urlaubsregionen in den anderen EU-Ländern. Erreichen die MOEL bis zum Jahr 2015 ähnliche Mobilitätskennwerte, wie sie derzeit in Westeuropa gegeben sind (insbesondere der Motorisierungsgrad), so kann mit einer Verdoppelung des Personenverkehrs aus den MOEL 5 in Österreich gerechnet werden. Der Zuwachs wird größtenteils auf den Pkw-Verkehr entfallen.

Das zentrale Problem aus Arbeitnehmersicht besteht aber im zu erwartenden massiven Wachstum des Güterverkehrsaufkommens auf der Straße. Die Kontingentierung der grenzüberschreitenden Lkw-Fahrten bremste bisher die Entwicklung des Straßengüterverkehrs mit den MOEL 5 und begünstigte die Bahn. Eine Liberalisierung, wie sie der *acquis communautaire* vorsieht, verlagert nicht nur Transporte von der Bahn auf den Lkw, sondern auch den Lkw-Transitverkehr von Umfahrrouten auf das Straßennetz in Österreich.

Neben den enormen Zuwachsraten und der dramatischen Veränderung des modalsplits zuungunsten der umweltschonenden Verkehrsträger, darf nicht übersehen werden, dass diese Änderungen der Verkehrsströme auch durch Wettbewerbsvorteile der osteuropäischen Kandidatenländer vor allem im Bereich der Personalko-

---

<sup>5</sup> Ging in Form eines Briefes von BAK-Präsident Tumpel am 23.11.2001 an das Außen- und Verkehrsministerium

sten bedingt sind, die die nationalen Verkehrsträger insbesondere in Österreich und Deutschland (wegen ihrer geografischen Lage/Nähe) negativ beeinflussen. Die Beitrittsverhandlungen sind daher nach Ansicht der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte so zu gestalten, dass innerhalb der Verkehrsträger und zwischen den Verkehrsträgern Wettbewerbsverzerrungen weitestgehend vermieden werden.

Zu einzelnen EG-Richtlinien bzw. –Verordnungen gibt es seitens einzelner Mitgliedstaaten Vorbehalte oder auch Anmeldungen von Übergangsfristen. Um eine Gleichbehandlung aller Beitrittskandidaten zu gewährleisten, aber auch eine Harmonisierung der Wettbewerbsregeln zu erzielen, schlägt die Bundesarbeitskammer hinsichtlich vier wesentlicher EG-Regelungen folgende Vorgangsweise vor:

1. **KABOTAGE: VERORDNUNG (EWG) Nr. 3118/93 DES RATES vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind:**

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer sollte diese Verordnung nicht automatisch ab dem Beitrittsdatum voll zur Anwendung kommen. In Analogie mit der Einführung der Kabotageverordnung sollte mit jedem Beitrittsland ein Kabotagekontingent festgesetzt werden, das über einen Zeitraum von vier Jahren jährlich um je 30 % erhöht wird. Erst nach einer abschließenden Überprüfung, dass es im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geographischen Gebietes zu keiner ernststen Marktstörung gekommen ist, die auf die Kabotage zurückzuführen ist oder durch sie verschärft wird, wird die Kabotage gänzlich liberalisiert.

2. **VERKEHRSKONZESSIONEN/BERUFSZUGANG: RICHTLINIE 96/26/EG DES RATES vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inan-**

**spruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer;**

**RICHTLINIE 98/76/EG DES RATES vom 1. Oktober 1998 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer:**

Gemäß EU-Regelungen zum Zugang zum Beruf des Güter- und des Personenkraftverkehrsunternehmers sind bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen. So darf in Österreich z.B. eine Konzession nur erteilt werden, wenn neben den allgemeinen Voraussetzungen für die Ausübung eines bewilligungspflichtigen gebundenen Gewerbes die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung (Befähigungsnachweis) vorliegen. Für diese Voraussetzungen wurden von der EG Mindeststandards festgelegt, die in den meisten Beitrittsländern noch nicht erfüllt werden. Der Wunsch einiger Kandidatenländer, für die vor dem Beitritt existierenden Kraftfahrzeugunternehmer die Erfüllung der Richtlinienvoraussetzung anzunehmen, kann zu schwerwiegenden Wettbewerbsverzerrungen führen, insbesondere was die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung betrifft. Seitens der Bundesarbeitskammer ist eine automatische Anerkennung der bestehenden Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmer der Kandidatenländer zum Zeitpunkt des Beitritts als europäische Verkehrsunternehmer nicht selbstverständlich. Es muss zumindest ein Termin festgesetzt werden (z.B. nach drei Jahren), zu dem auch alle vor dem Beitritt tätigen Unternehmungen die Erfüllung der oben genannten drei Voraussetzungen nachzuweisen haben. Erst wenn ein Unternehmen die genannten Voraussetzungen erfüllt, soll es im grenzüberschreitenden Verkehr tätig werden können.

3. **LENK- UND RUHEZEITEN: VERORDNUNG (EWG) NR. 3820/1985 DES RATES vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr;**

**VERORDNUNG (EWG) NR. 3821/1985 DES RATES vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr;**

**RICHTLINIE 1988/599/EWG DES RATES vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr; VERORDNUNG (EG) NR. 2135/1998 DES RATES vom 24. September 1998 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Richtlinie 1988/599/EWG über die Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/1985 und (EWG) Nr. 3821/1985:**

Inhaltlich ist besonderes Augenmerk auf die volle Anwendung (nicht bloß deren formale rechtliche Verankerung) der sozialen Bestimmungen im Bereich des Landverkehrs insgesamt durch die Beitrittsländer ohne jegliche Übergangsfri-  
sten zu legen. Es sollte das Ziel sein, im Dialog mit den betroffenen Beitrittslän-  
dern - aber auch mit den Sozialpartnern und Gewerkschaften in diesen Ländern  
- Maßnahmen zu finden, die geeignet sind, den gegenseitigen Zugang zu den  
Verkehrsmärkten so zu begleiten, dass auf keiner Seite soziale Spannungen  
oder Probleme entstehen. Konkret bedeutet dies, dass Marktzugang und  
Dienstleistungsfreiheit erst dann gewährt werden können, wenn der relevante  
Acquis im Bereich der sozialen und Arbeitsbedingungen voll umgesetzt ist und  
auch qualitativ (hinsichtlich Sanktionen und Mindestausmaß der Kontrollen)  
nachgewiesen wird.

4. **ERFÜLLUNG DER ZIELE DES ÖSTERREICHISCHEN TRANSITVERTRAGS-  
„TRANSITVERTRAG-NEU“:** Im Protokoll 9 des Österreichischen Beitrittsver-  
trages (Transitvertrag) wurde das Ziel einer dauerhaften Senkung des NOx  
Ausstoßes um 60 Prozent gegenüber 1991 verankert. Dazu wurde die  
Ökopunkteregelung mit einer mengenmäßigen Beschränkung der Fahrten über  
österreichisches Hoheitsgebiet eingeführt. Da dieses Ziel gerade im Zusam-  
menhang mit dem Beitritt neuer Mitgliedstaaten nicht erreicht werden wird, ist  
aus Sicht der Bundesarbeitskammer jedenfalls eine Nachfolgelösung für den  
Transitvertrag und eine Einbeziehung der Beitrittsländer mit der Aufrechterhal-

tung einer mengenmäßigen Beschränkung erforderlich. Nur eine Kombination von Kostenanlastung (Lkw-Road-Pricing) und Mengenbeschränkungen (Ökopunkte oder Kontingentierung) verspricht eine gewisse Aussicht auf eine erfolgreiche Eindämmung der Umweltbelastung durch den mit Sicherheit stark steigenden Lkw-Verkehr trotz technischer Verbesserungen im Abgasbereich.

## 1.3 Presseaussendungen

PAK 187/2002 – 26.06.2002

### **AK-Tumpel: Transitflut muss auch nach 2003 wirksam eingedämmt werden (1)**

**Wien (AK) – "Die Transit-Obergrenze für Lkw-Fahrten darf auch nach 2003 nicht fallen - die Österreicherinnen und Österreicher brauchen endlich Sicherheit," sagt AK-Präsident Herbert Tumpel bei der heute, Mittwoch, stattfindenden AK Veranstaltung EU-Erweiterung und Transit. Denn noch immer ist offen, ob die Lkw-Fahrten durch Österreich nach Auslaufen des derzeitigen Transitvertrages mit der EU nach 2003 wirksam begrenzt werden. Dass Verkehrsminister Reichhold nun angekündigt hat, eine Ökopunkteklage beim EuGH einzubringen, weil auch im Vorjahr die zulässigen Fahrten deutlich überschritten wurden, bestätigt die AK-Forderungen, so Tumpel. Die Ziele des Transitvertrags, eine dauerhafte Entlastung der Umwelt, müssen auch nach 2003 erfüllt werden. Daher müsse sich Österreich weiterhin für eine Obergrenze beim Lkw-Transit stark machen. Denn Tumpel befürchtet, dass durch die EU-Erweiterung das Verkehrsaufkommen in Österreich massiv ansteigen wird und damit auch die Belastung von Mensch und Umwelt.**

Bis Ende 2003 sieht der Transitvertrag eine Beschränkung der Transittfahrten durch Österreich vor. Die im Transitvertrag enthaltene Ökopunkteregelung bevorzugt schadstoffärmere Lkws und schafft somit mehr Umweltbewusstsein. "Die Österreicherinnen und Österreicher brauchen endlich Gewissheit, dass der Transitverkehr nach 2003 nicht unbegrenzt wächst," sagt AK-Präsident Herbert Tumpel bei der heute, Mittwoch, stattfindenden AK-Veranstaltung EU Erweiterung und Transit. Dass nun Verkehrsminister Reichhold angekündigt hat, die Kürzung des Ökopunktekontingents wegen der Überschreitung der Transittfahrten im Jahr 2001 beim EuGH einzuklagen, bestätigt die AK-Forderungen, sagt Tumpel. Er verlangt daher, dass alle Regierungsmitglieder ernsthaft an einem Strang ziehen, damit in Zukunft die Verhandlungsposition Österreichs nicht weiter geschwächt wird wie durch ständige Kontingenterhöhungen für die Beitrittsländer oder in der Frage der Dieselsubventionen Frankreichs, Italiens und Hollands. Österreich hat bekanntlich auf EU-Ebene den verkehrspolitisch außerordentlich bedenklichen Dieselsubventionen für den Lkw-Verkehr in diesen Ländern jüngst zugestimmt, ohne auf ein Entgegenkommen dieser Länder in Sachen Ökopunkteverlängerung zu bestehen. Die Ziele des Transitvertrages, nämlich die dauerhafte Senkung der Schadstoffemissionen des Lkw-Verkehrs müssen auch nach 2003 erfüllt werden, daher muss sich die Regierung weiterhin für eine Transit-Obergrenze einsetzen.

### **EU-Erweiterung bringt mehr Verkehr**

Tumpel befürchtet, dass durch die EU-Erweiterung das Verkehrsaufkommen in Österreich massiv ansteigen wird. Vor allem für Ostösterreich wird sich die Situation deutlich verschär-

fen: mehr Transit, mehr Güterverkehr, deutlich mehr Pkw-Verkehr durch Tages- und Wochenpendler und durch den Tourismus. Außerdem werden durch die Lkw-Fahrer-Konkurrenz aus dem Osten, wo das Lohn- und Sozialniveau weit unter dem in Österreich liegt, viele österreichische Arbeitsplätze gefährdet. Auch die Arbeitsbedingungen und das Einkommen der Lkw-Lenker droht noch schlechter zu werden. Daher würde eine sofortige Öffnung des Verkehrsmarktes in Österreich für Unternehmen aus den Beitrittsländern zu einer massiven Verdrängung österreichischer Lkw-Lenker durch billigere Lenker aus den Beitrittsländern führen.

### **Übergangsfristen nötig**

Daher fordert Tumpel:

+ Übergangsfristen für die Kabotage (den Binnenverkehr in Österreich durch Frächter aus den Beitrittsländern): Wie anlässlich des österreichischen Beitritts soll für jedes Beitrittsland ein Kabotagekontingent festgesetzt werden, das über einen Zeitraum von vier Jahren jährlich um je 30 Prozent erhöht wird. Erst nach einer abschließenden Überprüfung kann die Kabotage gänzlich liberalisiert werden.

+ Übergangslösung für Verkehrskonzessionen bzw. den Berufszugang in der internationalen Güterbeförderung: Es soll keine automatische Anerkennung der bestehenden Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmer der Kandidatenländer geben, sondern es sollte zumindest ein Termin festgesetzt werden (zB nach drei Jahren), zu dem auch alle vor dem Beitritt tätigen Unternehmungen die Erfüllung der Voraussetzungen nachzuweisen haben. Erst dann soll dieses Unternehmen im grenzüberschreitenden den Verkehr tätig werden können.

+ Volle Umsetzung der EU-Regelungen im Bereich der Sozial- und Arbeitsbedingungen in der Güterbeförderung: Inhaltlich ist besonderes Augenmerk auf die volle Anwendung (nicht bloß deren formale rechtliche Verankerung) der sozialen Bestimmungen im Bereich des Landverkehrs insgesamt durch die Beitrittsländer ohne jegliche Übergangsfristen zu legen. Der Marktzugang und die Dienstleistungsfreiheit können erst dann gewährt werden, wenn der relevante Acquis im Bereich der sozialen und Arbeitsbedingungen voll umgesetzt ist und auch qualitativ (hinsichtlich Sanktionen und Mindestausmaß der Kontrollen) nachgewiesen wird.

(Forts.)

PAK 188/2002 – 26.06.2002

## **AK fordert mehr Kontrollen und Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr (2)**

**Wien (AK) – Mehr Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr, die Einführung der Lkw-Maut mit mindestens 29 Cent pro Tonne und Kilometer, verschärfte Kontrollen zur Einhaltung der Verkehrs- und Sozialvorschriften, bessere Arbeitsbedingungen und mehr Sicherheit für die Lenker sowie strafrechtliche Verfolgung von Schwarzunternehmen: Das fordert die AK anlässlich der Veranstaltung EU Erweiterung und Alpentransit. Bestätigt und untermauert werden die AK-Forderungen durch Reinhold Deussner vom Österreichischen Institut für Raumplanung und Max Herry, Verkehrsplaner. Tenor der Referenten: Der Lkw-Verkehr ist einer der Hauptverursacher von Umweltbelastungen.**

Reinhold Deussner vom Österreichischen Institut für Raumplanung weist bei der heute, Mittwoch, stattfindenden AK-Veranstaltung auf den starken Anstieg der Emissionen aus dem Lkw-Verkehr hin: "Die technischen Verbesserungen der Lkw-Motoren – sie wurden vor allem durch den Transitvertrag vorangetrieben - werden durch die massive Verkehrszunahme teilweise wettgemacht: Die Umweltbelastung vor allem durch Kohlendioxide nimmt weiter stark zu." Der Lkw-Verkehr ist einer der Hauptverursacher von Umweltbelastungen. Lkws stoßen allein auf den Autobahnen und Schnellstraßen mehr als doppelt so viele Tonnen Stickoxide aus als sämtliche österreichische Wärme- und Heizkraftwerke zusammen. Daher fordert die AK seit langem mehr Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr, die Einführung der Lkw-Maut mit mindestens 29 Cent pro Tonne und Kilometer und bessere Arbeitsbedingungen für die Lenker.

### **Herry: Mehr Kontrollen**

Auch Max Herry weist darauf hin, dass die Wegekosten im Güterverkehr nicht gedeckt sind. "Die geplante Lkw-Maut hilft hier, diese Kluft zu verringern," so Herry. Der Transitverkehr ist aber nur ein Teil der gesamten Problematik. Die Beitrittsländer haben massive Kostenvorteile, denn der Faktor Arbeit ist der weitaus wichtigste Kostenfaktor im Straßengüterverkehr: Die Personalkosten machen im EU-Schnitt 30 bis 50 Prozent, in den Beitrittsländern im Osten rund 15 Prozent der Gesamtkosten aus. Besonders problematisch ist aber auch, dass die Lkw-Frächter Kosten durch illegale Praktiken zu Lasten der Lenker und Verkehrssicherheit einsparen: Die Preise müssten bei Einhaltung der Gesetze um mindestens 50 Prozent höher sein. Daher verlangt die AK verschärfte Kontrollen der Einhaltung der Verkehrs- und Sozialvorschriften, bessere Arbeitsbedingungen und mehr Sicherheit für Lenker und die strafrechtliche Verfolgung von Schwarzunternehmen.

(Forts.)

PAK 189/2002 – 26.06.2002

### **AK fordert zum Transitverkehr Vertragstreue von EU und Regierung ein (3)**

**Wien (AK) – Kostenwahrheit und die rechtlichen und politischen Handlungsspielräume Österreichs stehen im Mittelpunkt der heute, Mittwoch, stattfindenden AK Tagung zur EU Erweiterung und Alpen transit. Das Ziel des Transitvertrages, die Stickoxid-Emissionen dauerhaft abzusenken, kann ohne Transit-Obergrenze nach 2003 mit Sicherheit nicht erreicht werden. Die AK fordert daher eine wirksame Verlängerung des Transitvertrages mit einer Beschränkung der Transittouren und Vertragstreue von EU und Regierung ein. Der Innsbrucker Uni-Professor und EU-Rechtsexperte Waldemar Hummer betont dazu, dass Österreich gute Argumente für einen rechtlichen Anspruch auf eine dauerhafte Erfüllung der Ziele des Transitvertrages auch nach 2003 habe. Das bestätigt aus Sicht der AK, dass Österreich nicht nur die Erfüllung des Vertrages einklagen, sondern auch den sofortigen Stopp der Ökopunkteausgabe verlangen muss.**

Waldemar Hummer, Vorstand des Instituts für Völkerrecht, Europarecht und Internationale Beziehungen der Uni Innsbruck, weist darauf hin, dass zwar die beiden Instrumente des Transitvertrages, nämlich das Ökopunktesystem und die Obergrenze bzw Plafondierung der Transittouren Ende 2003 mit dessen Auslaufen wegfallen, nicht aber die Zielsetzung des Vertrags, nämlich die Beibehaltung der 60prozentigen Stickoxid-Reduktion. Österreich hätte demnach einen rechtlichen Anspruch gegenüber der EU, dass die Ziele des Transitvertrages durch geeignete Maßnahmen erreicht werden müssen, bis es zu einem gleichwertigen innergemeinschaftlichen Schutzsystem kommt.

Die AK sieht sich bestärkt, dass Österreich bei seiner Verhandlungsposition unnachgiebig bleiben muss und die vertraglichen Verpflichtungen der EU einfordern muss. Die jetzt von Minister Reichhold angekündigte Transittourenklage allein reicht nicht aus, sondern es muss mit einer einstweiligen Verfügung die Ausgabe der Ökopunkte im laufenden Jahr gestoppt werden, wenn die Interessen der österreichischen Bevölkerung ernst genommen werden.

#### **Gurgiser: Transitvertrag einhalten**

Auch Fritz Gurgiser, Obmann des Transitforums Austria-Tirol und Vorstandsmitglied der AK Tirol, fordert vehement, dass der Transitvertrag und die Alpenkonvention einzuhalten sind. Es handelt sich in beiden Fällen um eine rechtlich verbindliche Verpflichtung der EU gegenüber dem Mitgliedsstaat Österreich. Zur EU-Erweiterung verweist er auf die Alpenschutz-Transitterklärung des Transitforums und verlangt vor dem Beitritt neuer Länder klare verkehrs-, umwelt-, sozial- und finanzpolitische Vereinbarungen mit der gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtung Emissionsbelastungen des Lkw-Transitverkehrs dauerhaft zu reduzieren und den Straßengüterverkehr soweit möglich auf die Schiene zu verlagern. Er warnt davor, dass Österreich sonst zum internationalen Transittourenkreuz Europas verkommt. "Der begrenzte Lebensraum der Alpen verträgt keinen unbegrenzten Verkehr," sagt Gurgiser.

### **Hilbrecht kündigt EU-Arbeitsdokument zu Infrastruktur-Benutzungsgebühren an**

Als Vertreter der Europäischen Kommission legt der Landverkehrsdirektor Heinz Hilbrecht die im Weißbuch der EU formulierten Grundprinzipien der europäischen Verkehrspolitik dar. Er kritisiert die österreichischen Verzögerungen beim Bau des Brennerbasistunnels, der aus Sicht der Kommission für die Entlastung des Nord-Süd-Verkehrs dringend erforderlich ist und kündigt ein Arbeitsdokument der Kommission zu Infrastruktur-Benutzungsgebühren in wenigen Wochen an, auf deren Basis dann später Richtlinienvorschläge – eine neue Wegekostenrichtlinie - entstehen sollen. Darin soll auch die Möglichkeit einer Querfinanzierung von Straße zu Schiene und der Anlastung externer Kosten enthalten sein. Hilbrecht weist auf den Kommissionsvorschlag zur Verlängerung des Ökopunktesystem hin und betont seine Skepsis gegenüber der 108 Prozent-Klausel, obwohl er den Beitrag des Systems zur Senkung des Stickoxid-Ausstosses anerkennt. "Ein Mautsystem, das die externen Kosten des Verkehrs bei allen Verursachern anlastet, ist sicherlich auf Dauer die fairere Lösung," sagt Hilbrecht.

### **Maibach: Schweizer Transitpolitik mit leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe Schritt in richtige Richtung**

Der Schweizer Verkehrsexperte Markus Maibach weist darauf hin, dass die Schweiz mit dem EU-Landverkehrsabkommen ein ideales – und vermutlich einmaliges - Instrument nutzen konnte. Die LSVA – leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe - gilt für das gesamte Schweizer Straßennetz und hat bereits jetzt zu großen Produktivitätseffekten im Straßenverkehr, zu einem geringeren Wachstum im Alpentransit und zu einer Reduktion der Lkw-Kilometer um bis zu 8 Prozent geführt. Die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene hat allerdings bisher noch nicht im großen Stil stattgefunden, wofür Maibach unter anderem die schlechte Qualität des Schienenverkehrs in Italien verantwortlich macht. Aus seiner Sicht stellt sich jedenfalls die Frage, ob die Bahn für eine stärkere Verlagerung effizient und attraktiv genug ist. Maibach: "Die Schweizer Transitpolitik ist sicher ein Schritt in die richtige Richtung, aber wünschenswert wäre eine Abstimmung für den gesamten Alpenraum, die bisher jedoch noch nicht in Sicht ist."

### **AK sieht sich in ihren Forderungen bestätigt**

Die AK sieht sich durch die einzelnen Beiträgen in ihren Forderungen an eine sozial und ökologisch orientierte Verkehrspolitik bestätigt. "Die derzeitige Phase vor dem Beitritt weiterer EU-Staaten sollte genutzt werden, um echte Fortschritte in der europäischen Verkehrspolitik zu erreichen. Die AK fordert sowohl die EU als auch die österreichische Regierung auf, diese Zeit aktiv zu nutzen," betont die AK-Verkehrsexpertin Sylvia Sarreschtehdari-Leodolter zum Abschluss der Tagung.

PAK 306/2001 – 18.12.2001

### **AK zu Transitergebnis von Laeken: Kein klarer Auftrag an Kommission, das Ziel ist noch nicht erreicht**

**Ohne konkrete Inhalte für eine Transit-Nachfolgeregelung darf es keine Zustimmung zum Verkehrskapitel der Beitrittsverhandlungen geben –Strengere Kontrolle der Ökopunkteregelung notwendig**

**Wien (AK) – Die Schlussfolgerungen des EU-Gipfels in Laeken lassen im Hinblick auf eine Lösung der Transitproblematik mehr Fragen offen, als sie beantworten. Zwar wird die Kommission aufgefordert, als ‚Zwischenlösung‘ einen Vorschlag für eine ‚Verlängerung des Ökopunktesystems‘ vorzulegen, der genaue Zeitpunkt, die wesentlichen Inhalte wie etwa eine Beibehaltung der Obergrenze und der konkrete Zusammenhang mit einer künftigen Wegekostenrichtlinie werden aber nicht erwähnt. Von einem echten Durchbruch kann daher noch nicht die Rede sein und dieses zwar erfreuliche, aber dennoch unzureichende Zwischenergebnis kann aus Sicht der Arbeiterkammer noch keinen positiven Abschluss des Verkehrskapitels der Beitrittsverhandlungen rechtfertigen. Die AK fordert seit langem einen neuen, umfassenden Transitvertrag, damit nach dem Auslaufen des Ökopunkteregimes Ende 2003 und im Zuge der EU-Erweiterung die Verkehrs- und Umweltbelastung in Österreich nicht weiter drastisch ansteigt. Abgesehen von einer Lösung der Transitfrage sind auch andere Punkte im Verkehrskapitel noch ungeklärt: Die AK fordert daher Übergangsregelungen für die Kabotage und für den Berufszugang im internationalen Gütertransport. Um ein Sozial- und Lohndumping zu verhindern, müssen auch die Arbeitsbedingungen der Lkw-Lenker verbessert werden, und von den Beitrittskandidaten bereits zum Zeitpunkt des Beitritts voll umgesetzt werden, fordert die AK. Nur effektive Kontrollen können die Einhaltung der technischen und sozialen Vorschriften im Straßengüterverkehr garantieren. Das gilt nicht nur für die Beitrittsländer, sondern auch für Österreich selbst, daher fordert die AK die rasche Einrichtung spezieller LKW-Kontrollstellen in ganz Österreich. \*\*\*\***

Das Ergebnis von Laeken ist zwar insofern erfreulich als es endlich gelungen zu sein scheint, die absolute Blockade einiger Mitgliedsstaaten gegen eine Verlängerung des Ökopunkteregimes aufzubrechen, es reicht aber noch keinesfalls aus, um von einem echten Durchbruch zu sprechen. Dazu sind noch zu viele Fragen offen geblieben. Zwar soll die Kommission rasch einen Verlängerungsvorschlag auf den Tisch legen, aber wie dieser im Detail auszusehen hat, blieb nach wie vor ungeklärt. Es ist nicht sicher, ob ein derartiger Kommissionsvorschlag eine Obergrenze für Transittouren wie bisher enthalten wird, oder nicht. Vor allem gegen diese in der Praxis äußerst wirksame Mengenbeschränkung hatten sich mehrere Mitgliedsstaaten vehement gewehrt. Ein Ökopunkteregime ohne Obergrenze aber, wäre völlig zahnlos und würde die zu erwartenden massiven Zuwächse im Straßen-

transit nicht eindämmen können. Auch die Frage, wie lange eine Verlängerung, die leider bloß als Zwischenlösung statt wie im Transitvertrag ursprünglich als Instrument einer dauerhaften Senkung der Umweltbelastung bezeichnet wird, gelten soll, blieb unbeantwortet. Reicht schon eine simple Novelle zur Wegekostenrichtlinie, die inhaltlich nichts zur Lösung der Transitprobleme beiträgt, aus, um die noch unklare Zwischenlösung zu beenden? Und vor allem: Österreich soll jetzt – dezidiert bis zum Jahresende 2001 dem Abschluss des Verkehrskapitels der Beitrittsverhandlungen zustimmen, wann aber werden wir mit einer ausverhandelten Nachfolgelösung zum Transitvertrag rechnen können?

Aus der Sicht der Arbeiterkammer muss alles unternommen werden, um die Verkehrsbelastung auf Österreichs Straßen nicht weiter massiv ansteigen zu lassen. Daher ist eine Nachfolgelösung für den Transitvertrag nur ein Mosaikstein in einem Gesamtpaket. Nicht nur ein Auslaufen des Transitvertrages, sondern auch das Verkehrswachstum, das sich aus dem Beitritt unserer unmittelbaren Nachbarstaaten Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien und der übrigen Kandidatenländer ergibt, wird die Lage auf unseren Straßen verschärfen.

#### **AK-Forderungen zu Beitrittsverhandlungen Verkehr:**

+ **Übergangsfristen für die Kabotage** (den Binnenverkehr in Österreich durch Frächter aus den Beitrittsländern): Wie anlässlich des österreichischen Beitritts soll für jedes Beitrittsland ein Kabotagekontingent festgesetzt werden, das über einen Zeitraum von vier Jahren jährlich um je 30 % erhöht wird. Erst nach einer abschließenden Überprüfung kann die Kabotage gänzlich liberalisiert werden.

+ **Übergangslösung für Verkehrskonzessionen bzw. den Berufszugang** in der internationalen Güterbeförderung: Die EU sieht bestimmte Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf des Güter- und des Personenkraftverkehrsunternehmers vor, die in den meisten Beitrittsländern noch nicht erfüllt werden. Der Wunsch einiger Kandidatenländer, für die vor dem Beitritt existierenden Kraftfahrzeugunternehmer die Erfüllung der Richtlinienvoraussetzung ohne weitere Prüfung anzunehmen, kann zu schwerwiegenden Wettbewerbsverzerrungen führen, insbesondere was die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung betrifft. Es soll daher keine automatische Anerkennung der bestehenden Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmer der Kandidatenländer geben, sondern es sollte zumindest ein Termin festgesetzt werden (z.B. nach drei Jahren), zu dem auch alle vor dem Beitritt tätigen Unternehmungen die Erfüllung der Voraussetzungen nachzuweisen haben. Erst wenn ein Unternehmen die genannten Voraussetzungen erfüllt, soll es im grenzüberschreitenden den Verkehr tätig werden können.

+ **Volle Umsetzung der EU-Regelungen im Bereich der Sozial- und Arbeitsbedingungen in der Güterbeförderung:** Inhaltlich ist besonderes Augenmerk auf die volle Anwendung (nicht bloß deren formale rechtliche Verankerung) der sozialen Bestimmungen im Bereich des Landverkehrs insgesamt durch die Beitrittsländer ohne jegliche Übergangsfristen zu legen. Es sollte das Ziel sein, im Dialog mit den betroffenen Beitrittsländern - aber

auch mit den Sozialpartnern und Gewerkschaften in diesen Ländern - Maßnahmen zu finden, die geeignet sind, den gegenseitigen Zugang zu den Verkehrsmärkten so zu begleiten, dass auf keiner Seite soziale Spannungen oder Probleme entstehen. Konkret bedeutet dies, dass Marktzugang und Dienstleistungsfreiheit erst dann gewährt werden können, wenn der relevante Acquis im Bereich der sozialen und Arbeitsbedingungen voll umgesetzt ist und auch qualitativ (hinsichtlich Sanktionen und Mindestausmaß der Kontrollen) nachgewiesen wird.

### **AK fordert Verbesserung der Kontrollen auch in Österreich:**

Gerade im Zusammenhang mit der Ökopunkte-Regelung hat sich erneut gezeigt, wie wichtig eine lückenlose Kontrolle des Lkw-Verkehrs und der Einhaltung der Verkehrs- und Sozialvorschriften ist. Die positiven Erkenntnisse und Erfolge, die durch die Kontrollstelle Kundl in Tirol erzielt werden konnten, sollten raschest dazu führen, dass auf allen wichtigen österreichischen Transitrouten ähnliche Kontrollstellen – sinnvollerweise in beiden Fahrrichtungen – errichtet und betrieben werden. Im Wesentlichen wären dies die Tauern- und Pyhrnstrecke, die West-, die Ost- und die Südautobahn, wo es derartige Kontrollen bisher noch nicht gibt. Nur wenn der Transitvertrag und die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten sowie die Einhaltung der übrigen einschlägigen Vorschriften für die Güterbeförderung (Gefahrgutbestimmungen, Beladungsgrenzen, Geschwindigkeit etc.) in Österreich sichtbar ernst genommen werden, wird auch das Verständnis der übrigen Mitgliedsstaaten gewonnen werden können und sich die Situation der Lenker in diesem Sektor verbessern.

PAK 8/2002 – 3.1.2002

## **AK befürchtet: Österreich wird vom West- und Osttransit überrollt werden**

**Wien (AK) – Äußerst unzufrieden ist die AK mit dem Ergebnis zur Nachfolgeregelung zum Transitvertrag und zum Verkehrskapitel: Das ist ein schwarzer Tag für die österreichische Verkehrspolitik. Das Ergebnis bedeutet: Österreich wird sowohl vom West- als auch vom Osttransit-Verkehr überrollt werden. Die AK befürchtet eine Zunahme allein im Ost-Transitverkehr bis zum Dreieinhalbfachen. Außerdem wird es auch künftig keine Kostenwahrheit im Verkehr geben, und die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Straße und Schiene werden weiter zunehmen. Durch die zu erwartende Transitlawine wird nicht nur die Lebensqualität der ÖsterreicherInnen entlang der Transitrouten in ganz Österreich drastisch verschlechtern und die Umwelt massiv belasten, auch für den Güterverkehr der Bahn wird das Einbußen bedeuten, sagt die AK. \*\*\*\***

Den EU-Vorschlag zum Transitvertrag und zum Verkehrskapitel als Erfolg zu verkaufen, kann von der Regierung nicht ernst gemeint sein, kritisiert die AK heftig.

Freie Fahrt durch Österreich, wird es künftig heißen, da die mengenmäßige Beschränkung der Transitarbeiten gefallen ist. Ebenso unbefriedigend ist der damit junktimierte unausgeglichene Abschluss der verkehrspolitischen Verhandlungen mit den EU-Beitrittsländern. Für die AK ist ein Abschluss des Verkehrskapitels ohne Übergangsregelungen bei Kabotage und Berufszugang sowie ohne Harmonisierung der Sozialstandards völlig inakzeptabel, weil es dadurch zu gravierenden Wettbewerbsverzerrungen kommt.

Die AK warnt, dass Österreich nicht nur im Westen, sondern auch in der Ostregion vom Straßegütertransit überrollt wird. So lange es wesentlich billiger ist, durch Österreich zu fahren als durch die Schweiz, wird die Transitproblematik auch im Westen zunehmen. Die AK befürchtet aber auch Zuwächse im Transitverkehr mit den Beitrittsländern bis zum Dreieinhalbfachen und geht von einer massiven Verlagerung des Verkehrs auf die Straße aus. AK-Untersuchungen zeigen, dass im Osten die Personalkosten nur rund 10 bis 15 Prozent der Lkw-Transportkosten ausmachen, in Westeuropa und Österreich einen Anteil von 30 bis 50 Prozent haben.

Die Argumentation der Regierung, dass auch die Öko-Punkte beschränkt seien, ist reines Täuschungsmanöver: Schon 1999 und 2000 wurden die Transitarbeiten durch Österreich erheblich überschritten. Die zuviel verteilten Ökopunkte sind bis heute nicht gekürzt worden. Daraus ist auch ersichtlich, wie ernst es der Regierung tatsächlich ist, die diesbezügliche Klage Österreichs vor dem EuGH gegen die Kommission wegen Vertragsbruchs durchzusetzen.

Es wird auch weiterhin keine Kostenwahrheit im Verkehr geben, sagt die AK. Der volkswirtschaftliche Schaden von Lkw-Unfällen auf Autobahnen, bei denen Menschen zu Schaden kamen, betrug in den letzten fünf Jahren fast drei Milliarden Schilling. Es ist verkehrspolitisch notwendig, dieses Leid und die damit verbundene Kosten zu senken.

PAK 43/2002 – 1.3.2002

**Aufschnüren des Transitpaketes ist für AK unerlässlich****Infrastrukturminister Reichhold soll AK-Forderungen aufnehmen**

**Wien (AK) – Positiv sieht die AK die Ankündigung von Infrastrukturminister Reichhold, dass er zu Verhandlungen über die Transit-Nachfolgeregelung bereit sei: Das wäre eine neue Chance für wesentliche Verbesserungen in der Verkehrspolitik, sagen die AK-Verkehrsexperten. Schon vor Wochen hat die AK kritisiert, dass der gegenwärtige Vorschlag der EG-Kommission zur Transitvertragsverlängerung die bisherigen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen Österreichs gänzlich negiert. Durch den Wegfall der mengenmäßigen Beschränkung der Transitarbeiten über österreichisches Hoheitsgebiet ist zu befürchten, dass Österreich sowohl vom Westen als auch im Osten vom Transitverkehr überrollt wird. Außerdem wird es auch künftig keine Kostenwahrheit im Verkehr geben, und die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Straße und Schiene werden weiter zunehmen. Durch die zu erwartende Transitlewlawine wird nicht nur die Lebensqualität der ÖsterreicherInnen entlang der Transitrouten in ganz Österreich drastisch verschlechtern und die Umwelt massiv belasten, auch für den Güterverkehr der Bahn, für den Österreich in den vergangenen Jahren insbesondere entlang der Transitachsen hohe Investitionen getätigt hat, wird das Einbußen bedeuten, sagt die AK. \*\*\*\***

Freie Fahrt durch Österreich, wird es künftig heißen, da die mengenmäßige Beschränkung der Transitarbeiten gefallen ist. Dabei besagt eine Kernbestimmung der noch geltenden Transitvereinbarung zwischen der EG und Österreich: Es muss durch das Ökopunktesystem eine „dauerhafte und umweltgerechte“ Verminderung der Umweltbelastungen durch den Lkw-Transitverkehr über österreichisches Hoheitsgebiet erreicht werden. Das bedeutet, dass die Absenkung der Nox-Emissionen von Transit-Lkws auf 40 Prozent vom Ausgangswert im Jahre 1991 „dauerhaft“ gewährleistet sein muss; also auch über das Jahr 2003 hinaus. Weiters sind Maßnahmen zu erlassen, die einen „gleichwertigen Schutz der Umwelt, insbesondere eine Reduzierung der Umweltbelastungen um 60 Prozent gewährleisten, sollte es zu keiner „dauerhaften“ Absenkung der Emissionen kommen oder das Transitregime vorzeitig beendet werden.

Aus Sicht AK ist weder die Dauerhaftigkeit der Verminderung der Umweltbelastungen ohne weitere Maßnahmen garantiert noch stellt der gegenständliche Vorschlag jene Maßnahmen im Gemeinschaftsrahmen dar, die einen gleichwertigen Schutz der Bevölkerung und Umwelt sichern.

Die AK warnt, dass Österreich nicht nur im Westen, sondern auch in der Ostregion vom Straßegütertransit überrollt wird. So lange es wesentlich billiger ist, durch Österreich zu fahren als durch die Schweiz, werden die Transittouren im Westen stark zunehmen. Die AK befürchtet aber auch Zuwächse im Transitverkehr mit den Beitrittsländern bis zum Dreieinhalbfachen und geht von einer massiven Verlagerung des Verkehrs auf die Straße aus. AK-Untersuchungen zeigen, dass im Osten die Personalkosten nur rund 10 bis 15 Prozent der Lkw-Transportkosten ausmachen, in Westeuropa und Österreich einen Anteil von 30 bis 50 Prozent haben.

### **Chance für Öko-Punkte**

Die bisherige Argumentation der Regierung, dass auch die Öko-Punkte beschränkt seien, ist reines Täuschungsmanöver: 1999, 2000 und auch 2001 wurden die Transittouren durch Österreich erheblich überschritten. Die zuviel verteilten Ökopunkte sind bis heute nicht gekürzt worden. Der neue Verkehrsminister Reichhold hat nun die Chance zu zeigen, wie ernst es der Regierung tatsächlich ist, die diesbezügliche Klage Österreichs vor dem EuGH gegen die Kommission wegen Vertragsbruchs durchzusetzen.

Die EG-Kommission selbst hält in ihrem Bericht vom 21.12.2000 fest: „Auch vor Ende der Laufzeit des Ökopunktesystems sollte die Kommission mittels einer Studie prüfen, wie sich die aus der Anwendung des Systems resultierenden Umweltverbesserungen dauerhaft sichern lassen.“ Diese Studie wurde nicht erstellt und sollte auch in Zukunft nicht unter den Tisch gekehrt werden.

Der derzeitige Verhandlungskompromiss kann nur als Ausgangsposition der EG-Kommission für weiterführende Verhandlungen mit Österreich angesehen werden. Deshalb sind Nachverhandlungen aus der Sicht der AK das Gebot der Stunde. Die AK fordert Minister Reichhold nun, dafür zu sorgen, dass eine Verlängerung dem Ziel des Protokolls Nr 9 – der „dauerhaften und nachhaltigen Reduktion der Nox-Emissionen der Lastkraftwagen im Transit durch das Staatsgebiet der Republik Österreich“ – entspricht. Dazu ist jedenfalls bis zu Erlassung gleichwertiger Maßnahmen die Begrenzung der Fahrten unerlässlich.

PAK 52/2002 – 11.3.2002

**AK zu Transit: Ohne Ökopunkte-Obergrenze lässt sich Transitflut nicht eindämmen**

**Wien (AK) – Verkehrsminister Reichholds heutiger Rückzieher in der Frage der Ökopunkte-Obergrenze beweist, dass die Regierung in der Transitpolitik trotz gegenteiliger Beteuerungen den Konflikt mit der EU scheut. Schon vor Wochen hat die AK kritisiert, dass der gegenwärtige Vorschlag der EG-Kommission zur Transitvertragsverlängerung die bisherigen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen Österreichs gänzlich negiert. Durch den Wegfall der mengenmäßigen Beschränkung der Transitfahrten über Österreich ist zu befürchten, dass Österreich sowohl vom Westen als auch im Osten vom Transitverkehr überrollt wird. Zusätzlich zum Auslaufen des Transitvertrages wird aber vor allem die EU-Erweiterung die Belastung von Mensch und Umwelt durch den Schwerverkehr drastisch ansteigen lassen. Daher fordert die AK erneut: Übergangsregelungen für die Kabotage und für den Berufszugang im internationalen Gütertransport. Um ein Sozial- und Lohndumping zu verhindern, müssen auch die Arbeitsbedingungen der Lkw-Lenker dringend verbessert werden, und von den Beitrittskandidaten bereits zum Zeitpunkt des Beitritts voll umgesetzt werden. Nur effektive Kontrollen können die Einhaltung der technischen und sozialen Vorschriften im Straßengüterverkehr garantieren. Das gilt nicht nur für die Beitrittsländer, sondern auch für Österreich selbst, daher fordert die AK die rasche Einrichtung spezieller LKW-Kontrollstellen in ganz Österreich.\*\*\*\***

Der rasche Rückzug von Verkehrsminister Reichhold, der erst vor kurzem ein „Aufschnüren des Transitpakets“ angekündigt hatte, spricht eine klare Sprache. Die Regierung will keinen Konflikt mit der EU in der Transitfrage, obwohl ohne Ökopunkteobergrenze das Ziel des Transitvertrages, nämlich eine „dauerhafte und umweltgerechte“ Verminderung der Umweltbelastungen durch den Lkw-Transitverkehr über österreichisches Hoheitsgebiet nicht erreicht werden kann.

Die AK warnt, dass Österreich nicht nur im Westen, sondern auch in der Ostregion vom Straßengütertransit überrollt wird. So lange es wesentlich billiger ist, durch Österreich zu fahren als durch die Schweiz, werden die Transitfahrten im Westen stark zunehmen. Die AK befürchtet aber auch Zuwächse im Transitverkehr mit den Beitrittsländern bis zum Dreienhalbfachen und geht von einer massiven Verlagerung des Verkehrs auf die Straße aus. AK-Untersuchungen zeigen, dass im Osten die Personalkosten nur rund 10 bis 15 Prozent der Lkw-Transportkosten ausmachen, in Westeuropa und Österreich einen Anteil von 30 bis 50 Prozent haben.

**Daher fordert die AK erneut:**

+ **Übergangsfristen für die Kabotage** (den Binnenverkehr in Österreich durch Frächter aus den Beitrittsländern): Wie anlässlich des österreichischen Beitritts soll für jedes Beitrittsland ein Kabotagekontingent festgesetzt werden, das über einen Zeitraum von vier Jahren jährlich um je 30 Prozent erhöht wird. Erst nach einer abschließenden Überprüfung kann die Kabotage gänzlich liberalisiert werden.

+ **Übergangslösung für Verkehrskonzessionen bzw. den Berufszugang** in der internationalen Güterbeförderung: Die EU sieht bestimmte Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf des Güter- und des Personenkraftverkehrsunternehmers vor, die in den meisten Beitrittsländern noch nicht erfüllt werden. Der Wunsch einiger Kandidatenländer, für die vor dem Beitritt existierenden Kraftfahrzeugunternehmer die Erfüllung der Richtlinienvoraussetzung ohne weitere Prüfung anzunehmen, kann zu schwerwiegenden Wettbewerbsverzerrungen führen, insbesondere was die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung betrifft. Es soll daher keine automatische Anerkennung der bestehenden Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmer der Kandidatenländer geben, sondern es sollte zumindest ein Termin festgesetzt werden (z.B. nach drei Jahren), zu dem auch alle vor dem Beitritt tätigen Unternehmungen die Erfüllung der Voraussetzungen nachzuweisen haben. Erst wenn ein Unternehmen die genannten Voraussetzungen erfüllt, soll es im grenzüberschreitenden den Verkehr tätig werden können.

+ **Volle Umsetzung der EU-Regelungen im Bereich der Sozial- und Arbeitsbedingungen in der Güterbeförderung:** Inhaltlich ist besonderes Augenmerk auf die volle Anwendung (nicht bloß deren formale rechtliche Verankerung) der sozialen Bestimmungen im Bereich des Landverkehrs insgesamt durch die Beitrittsländer ohne jegliche Übergangsfristen zu legen. Es sollte das Ziel sein, im Dialog mit den betroffenen Beitrittsländern - aber auch mit den Sozialpartnern und Gewerkschaften in diesen Ländern - Maßnahmen zu finden, die geeignet sind, den gegenseitigen Zugang zu den Verkehrsmärkten so zu begleiten, dass auf keiner Seite soziale Spannungen oder Probleme entstehen. Konkret bedeutet dies, dass Marktzugang und Dienstleistungsfreiheit erst dann gewährt werden können, wenn der relevante Acquis im Bereich der sozialen und Arbeitsbedingungen voll umgesetzt ist und auch qualitativ (hinsichtlich Sanktionen und Mindestausmaß der Kontrollen) nachgewiesen wird.

**AK fordert Verbesserung der Kontrollen auch in Österreich:**

Gerade im Zusammenhang mit der Ökopunkte-Regelung hat sich erneut gezeigt, wie wichtig eine lückenlose Kontrolle des Lkw-Verkehrs und der Einhaltung der Verkehrs- und Sozialvorschriften ist. Die positiven Erkenntnisse und Erfolge, die durch die Kontrollstelle Kundl in Tirol erzielt werden konnten, sollten raschest dazu führen, dass auf allen wichtigen

österreichischen Transitrouten ähnliche Kontrollstellen – sinnvollerweise in beiden Fahrrichtungen – errichtet und betrieben werden. Im Wesentlichen wären dies die Tauern- und Pyhrnstrecke, die West-, die Ost- und die Südautobahn, wo es derartige Kontrollen bisher noch nicht gibt. Nur wenn der Transitvertrag und die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten sowie die Einhaltung der übrigen einschlägigen Vorschriften für die Güterbeförderung (Beladungsgrenzen, Gefahrgutbestimmungen, Geschwindigkeit etc.) in Österreich sichtbar ernst genommen werden, wird auch das Verständnis der übrigen Mitgliedsstaaten gewonnen werden können und sich die Situation der Lenker verbessern.

PAK 234/2002 – 24.7.2002

### **AK zur Ökopunkte-Entscheidung: Regierung muss strikter vorgehen**

**Wien (AK) – Die AK übt heftige Kritik an der Entscheidung der EU-Kommission, wonach die Ökopunkte für 2002 nicht gekürzt werden: Diese Entscheidung widerspricht dem von Brüssel immer wieder genannten Ziel, den Straßengüterverkehr einzudämmen. Offenbar ist billiger Güterverkehr wichtiger als der Schutz der Bevölkerung. Die von Verkehrsminister Reichhold für diesen Fall angekündigte Ökopunkteklage beim EuGH ist jetzt wichtig, reicht aber "als politische Aktion" nicht mehr aus, sagt die AK. Minister Reichhold muss daher sofort eine einstweilige Verfügung beantragen, die die Ausgabe der Ökopunkte für 2002 stoppt. Außerdem muss die Regierung strikter vorgehen und endlich Partner in der EU als Helfer in den europäischen Verkehrsfragen gewinnen. Denn es gibt noch überhaupt keine Regelung, ob die Lkw-Fahrten durch Österreich nach Auslaufen des derzeitigen Transitvertrages mit der EU nach 2003 wirksam begrenzt werden genau so wenig wie für das Verkehrsaufkommen durch die EU Erweiterung.**

Verkehrsminister Reichhold hat angekündigt, eine Ökopunkteklage beim EuGH einzubringen. Diese Klage bestätigt die AK Forderungen und ist dringend fällig, sagt die AK. Minister Reichhold muss aber auch sofort mit einer einstweiligen Verfügung die Ausgabe der Ökopunkte im laufenden Jahr stoppen lassen, wenn die Interessen der transitgeplagten Bevölkerung ernst genommen werden.

Wenn der Transitvertrag Ende 2003 ausläuft, ist die Situation noch bedrohlicher, warnt die AK. Bei einer AK Veranstaltung im Juni erklärte Waldemar Hummer, vom Institut für Völkerrecht, Europarecht und Internationale Beziehungen der Uni Innsbruck, dass zwar die beiden Instrumente des Transitvertrages, nämlich das Ökopunktesystem und die Obergrenze bzw. Plafondierung der Transitfahrten Ende 2003 mit dessen Auslaufen wegfallen, nicht aber die Zielsetzung des Vertrags, nämlich die Beibehaltung der 60prozentigen Stickoxid-Reduktion. Somit hätte Österreich einen rechtlichen Anspruch gegenüber der EU, dass die Ziele des Transitvertrages durch geeignete Maßnahmen erreicht werden müssen, bis es zu einem gleichwertigen innergemeinschaftlichen Schutzsystem kommt.

Durch die EU Erweiterung befürchtet die AK nach entsprechenden Prognoserechnungen, dass das Verkehrsaufkommen zusätzlich massiv ansteigen wird. Daher fordert die AK Übergangsfristen für den Verkehr durch Frächter aus den Beitrittsländern durch Kontingente, Übergangslösungen für Verkehrskonzessionen im grenzüberschreitenden Güterverkehr und die volle Umsetzung der EU Sozialbestimmungen in diesem Sektor.

PAK 359/2003 – 28.11.2002

## **AK: Recht auf wirksame Transitlösung nicht aufgeben!**

**Nur wirksame Übergangsregelung für Ökopunkte kann bei EU-Transitgipfel als Erfolg gelten**

**Wien (AK) – Die heutigen Transit-Gespräche der Verkehrsminister in Brüssel seien nur dann als Erfolg zu sehen, wenn es zu einer wirksamen Übergangsregelung für die Ökopunkteregeleung kommt, bis die EU eine ebenso wirksame gemeinsame Wegekostenrichtlinie erlässt, erklärt Sylvia Sarreschtehdari-Leodolter, Leiterin der AK Wien-Abteilung Umwelt und Verkehr. Sie fordert Vertragstreue von der EU und der Regierung ein: „Das Ziel des Transitvertrags lautet dauerhafte Reduktion der Stickoxide. Und Österreich hat in der EU einen rechtlichen Anspruch, dass dieses Ziel durch geeignete Maßnahmen erreicht werden muss, bis es zu einem gleichwertigen Schutzsystem der EU kommt.“**

„Seit dem Gipfel von Laeken im Dezember 2001 hat die österreichische Bundesregierung in der Frage der Ökopunkteregeleung über 2003 hinaus keine Fortschritte erreicht“, kritisiert Sarreschtehdari-Leodolter. Sie erinnert: In Laeken hat Bundeskanzler Schüssel die mengenmäßige Beschränkung der Transittfahrten durch Österreich aufgegeben. Und die EU-Kommission ist seither mit der neuen Wegekostenrichtlinie säumig. Sarreschtehdari-Leodolter: „Österreichische Anliegen in der Transitfrage werden offensichtlich in Brüssel nicht ernst genommen.“

Einen Erfolg des heutigen Verkehrsminister-Gipfels sieht Sarreschtehdari-Leodolter nur, wenn es vor der neuen Wegekostenrichtlinie zu einer wirksamen Übergangsregelung bei den Ökopunkten kommt. Darüber hinaus müsse die Regierung rasch Verbündete für eine neue Wegekostenrichtlinie suchen, wenn sie das Ziel einer dauerhaften Senkung der Verkehrsemissionen ernst nimmt. In eine neue Wegekostenrichtlinie müssen unbedingt die externen Kosten des Straßengüterverkehrs einbezogen, Einnahmen aus der Lkw-Maut für den Ausbau von Schiene und Binnenschifffahrt verwendet und eine EU-weite Mindestbelegung des Lkw-Verkehrs sowie sensible Regionen berücksichtigt werden.

PAK 381/2003 – 13.12.2002

## **AK zu Transit: Lkw-Verkehr bleibt Sieger**

Utl.: Schüssels angeblicher Verhandlungserfolg ist eine Bankrotterklärung für die österreichische Verkehrspolitik

**Wien (AK) – Seit der ersten Überschreitung der maximal zulässigen Transitfahrten 1999 müssten die Ökopunkte gekürzt werden. Durch die Verweigerungstaktik der EU und die inkonsistente Verkehrs- und Verhandlungspolitik der österreichischen Regierung wurde aber bisher noch keine einzige Kürzung durchgeführt. Auch wenn es in den nächsten Tagen formal zu irgendeiner Übergangslösung als Minimalkompromiss kommen wird, sind Menschen und Umwelt in Österreich die Geprellten, denn das eigentliche Ziel des Transitvertrages, die dauerhafte Reduktion der Emissionen, wird mit Sicherheit nicht erreicht. Fakt ist, dass die Regierung – unabhängig von den wechselnden, erfolglosen VerkehrsministerInnen – eine äußerst Lkw-freundliche Politik macht. Die AK erinnert daran, dass Bundeskanzler Schüssel selbst die Fahrtenbeschränkung auf dem EU-Gipfel in Laeken aufgegeben hat. Die Beschränkung der Ökopunkte allein ist kein Ersatz dafür, wie die Regierung wider besseres Wissen behauptet. Dass es der Regierung nicht um eine substantielle Verlängerung des Transitvertrags geht, hat sie auch in der Frage der Dieselsubventionierung in Frankreich, Italien und Holland gezeigt, wo Österreich zugestimmt hat, ohne auf ein Entgegenkommen dieser Länder in Sachen Ökopunkteverlängerung zu bestehen. Und dass die Regierung sich der Frächterlobby mehr verbunden fühlt als der Bevölkerung zeigt sich auch daran, dass es bis heute kein Lkw-Road-Pricing gibt und auch massive Gesetzesübertretungen im Straßengüterverkehr als Kavaliersdelikte behandelt werden. Schon vor dem Abschluss des Gipfels steht jedenfalls fest, was Schüssel nicht erreicht hat: Eine Beschränkung der Transitfahrten, eine Verknüpfung mit der künftigen Wegekostenrichtlinie, eine Eindämmung auch der hausgemachten Lkw-Verkehrslawine und faire Chancen für die Schiene und die Binnenschifffahrt im Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr und somit wirksame Verbesserungen für die Bevölkerung und die Umwelt.**

PAK 386/2003 – 17.12.2002

**AK zu Transitblamage: Endlich Bevölkerung ehrlich informieren****Utl.: Kommissionsvorschlag ermöglicht keine Beschränkung des Transitverkehrs und keine Einbeziehung der Ost-Lkw**

Wien (AK) – „Was jetzt noch in der Transitvertragsverlängerung diskutiert wird, bringt der Bevölkerung entlang der Transitstrecken kaum etwas: Denn die Beschränkung der Transittfahrten, das wirksamste Instrument des Transitvertrags, hat Bundeskanzler Schüssel bereits in Laeken vor einem Jahr aufgegeben“, sagt AK Verkehrsexpertin Sylvia Sarreschtehdari-Leodolter. Seit der ersten Überschreitung der maximal zulässigen Transittfahrten 1999 müssten die Ökopunkte gekürzt werden. Durch die Verweigerungstaktik der EU und die inkonsistente Verkehrs- und Verhandlungspolitik der österreichischen Regierung wurde aber bisher noch keine einzige Kürzung durchgeführt. Dass es beim Gipfel in Kopenhagen keine Einigung in der Transitfrage gegeben hat, liegt sicher auch daran, dass die schwarz-blaue Regierung verkehrspolitisch wenig glaubhaft und insgesamt jedenfalls Lkw-freundlich agiert. Das zeigt sich auch daran, dass es bis heute kein Lkw-Road-Pricing gibt und auch massive Gesetzesübertretungen im Straßengüterverkehr als Kavaliersdelikte behandelt werden. Unabhängig von einer möglichen – mit Sicherheit zahnlosen – Einigung in der Transitfrage steht fest, was Schüssel nicht erreicht hat: Eine Beschränkung der Transittfahrten, eine Entlastung der Bevölkerung in Ost- und Südösterreich vor der zu erwartenden Verkehrslawine im Zuge der Erweiterung, eine Verknüpfung mit der künftigen Wegekostenrichtlinie, eine Eindämmung auch des massiv steigenden hausgemachten Lkw-Verkehrs und faire Chancen für die Schiene und die Binnenschifffahrt im Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr. „Darüber sollte die österreichische Bevölkerung endlich offen informiert werden“, so Sarreschtehdari-Leodolter abschließend.

PAK 21/2003 – 12.2.2003

## **AK zu Transitdebatte: EU muss rasch Vorschläge zur neuen Wegekostenrichtlinie machen**

### **Senkung der Transitbelastung erfordert sowohl Verlängerung des Ökopunktesystems und gerechte Kostenanlastung durch neue EU Wegekostenrichtlinie**

**Wien (AK) – Bis zur Umsetzung der neuen Wegekostenrichtlinie muss eine wirksame Übergangslösung zum Transit kommen, fordert AK Expertin Sylvia Sarreschtehdari-Leodolter. Bis jetzt hat nicht nur die österreichische Regierung eine sinnvolle Lösung für die Ökopunkteregelung verspielt. Auch die EU Kommission hat bis heute keinen Entwurf für eine neue Wegekostenrichtlinie vorgelegt. Dabei müssen unbedingt die externen Kosten einbezogen werden, Einnahmen aus dem Lkw-Verkehr für Ausbau von Schiene und Binnenschifffahrt verwendet werden und eine EU-weite Mindestbemannung des Lkw Verkehrs, fordert die AK Expertin.**

Anlässlich der drohenden Ökopunkteniederlage Österreichs übt die AK auch Kritik an der EU Kommission, die selbst immer wieder "Weichenstellungen für die Zukunft" in unverbindlichen Weiß- und Grünbüchern ankündigt, bei Vorschlägen für konkrete Maßnahmen zum Transit aber mehr als säumig ist. Es gibt nicht einmal klare Eckpunkte oder einen Entwurf für die neue Wegekostenrichtlinie, obwohl jetzt immer wieder von einer Verlängerung des Transitvertrages bzw der Ökopunkteregelung bis zum In-Kraft-Treten einer neuen Wegekostenrichtlinie geredet wird.

Für die österreichische Transitproblematik ist eine neue Wegekostenrichtlinie ebenso zentral wie die Ökopunkteverlängerung: Österreich hat aus dem Transitvertrag einen rechtlichen Anspruch gegenüber der EU, dass die dort festgelegten Ziele – die Stickoxide um 60 Prozent dauerhaft zu reduzieren - jedenfalls durch geeignete Maßnahmen erreicht werden müssen, bis es zu einem gleichwertigen innergemeinschaftlichen Schutzsystem kommt. Die neue Wegekostenrichtlinie müsste diese Funktion übernehmen und damit einen EU-weiten Fortschritt in der Verkehrspolitik bringen. Es muss nun alles daran gesetzt werden, um zumindest eine gegen den weiteren Anstieg des Lkw-Verkehrs wirksame Wegekostenrichtlinie rasch zu verabschieden und umzusetzen.

Die AK verlangt, dass bei der Wegekostenrichtlinie unbedingt die externen Kosten einbezogen werden müssen, Einnahmen aus dem Lkw-Verkehr (Road-Pricing) für den Ausbau von Schiene und Binnenschifffahrt verwendet werden, eine EU-weite Mindestbemannung des Lkw Verkehrs sowie sensible Regionen berücksichtigt werden, betont AK Verkehrsexpertin Sarreschtehdari-Leodolter. Nur wenn die EU rasch Vorschläge vorlegt, kann noch vor der EU Erweiterung ein zentraler Schritt in Richtung Kostenwahrheit getan werden.



# 2. Zukunft des Schwerverkehrs in Österreich – Prognosen, Umweltbelastungen und verkehrspolitische Ansätze

Reinhold Deußner

*DEUSSNER, Zukunft des Schwerverkehrs in Österreich*

---

## **INHALT**

- 1 EINLEITUNG**
  - 1.1 WO LIEGT DAS PROBLEM ?
  - 1.2 ANTEILE DES TRANSITS
- 2 TRENDS UND PROGNOSEN**
  - 2.1 ALPENQUERENDER VERKEHR IM VERGLEICH
  - 2.2 ÖSTERREICH-PROGNOSEN
  - 2.3 DONAUACHSE
- 3 UMWELTBELASTUNGEN**
  - 3.1 ENTSTEHUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN
  - 3.2 LUFTSCHADSTOFFE
  - 3.3 LÄRM
- 4 VERKEHRSPOLITISCHE ANSÄTZE**
  - 4.1 ÖKOPUNKTE
  - 4.2 KONTINGENTE UND EU-ERWEITERUNG
  - 4.3 ANLASTUNG DER KOSTEN
  - 4.4 VERKEHRSORGANISATION
  - 4.5 SOZIAL- UND ARBEITSRECHT
  - 4.6 KONTROLLEN
  - 4.7 TECHNOLOGIE
  - 4.8 INFRASTRUKTURAUSBAU
- 5 ZUSAMMENFASSUNG**

*AK-Konferenz "EU-Erweiterung und Alpentransit", 26.06.2002*

Seite 2

## 1 EINLEITUNG

### 1.1 WO LIEGT DAS PROBLEM ?

**Schwerverkehr:** wird definiert als Lkw- und Busverkehr

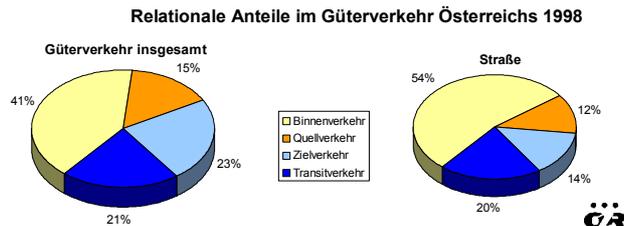
Busverkehr ist

- mengenmäßig eine Randgröße (ca.)
- hat geringes Wachstum
- ist oft umweltpolitisch vorteilhafter als Pkw

im folgenden wird daher auf **LKW über 3,5 t** Gesamtgewicht Bezug genommen (Lkw-Verkehr)

Wirkungen Lkw-Verkehr

- ⇒ Wirtschaft
- ⇒ Gesundheit
- ⇒ Umwelt

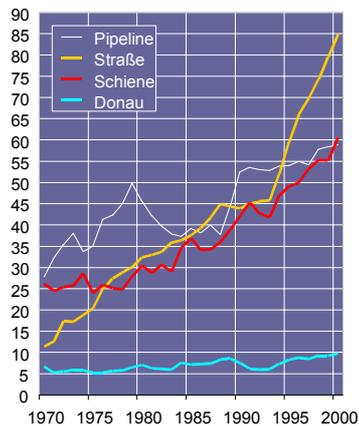


## 1.2 TRENDS

### Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich

Lange Zeitreihe

[Mio. Nettotonnen]

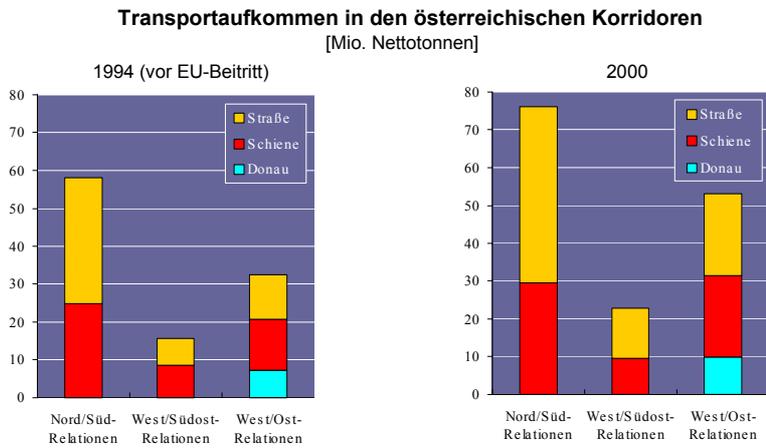


Der langfristige Trend zeigt:

- im gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehr: seit 30 Jahren relativ konstantes Wachstum
- EU-Beitritt Österreichs: die offenen Grenzen haben zusätzliches Verkehrswachstum bewirkt
- Die österreichische Verkehrspolitik hat erfolgreich einen Teil des Wachstums auf die Schiene gelenkt
- die Schiene hat Marktanteile verloren

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen;  
auf Grundlage StatistikAustria, Verkehrsstatistik





Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen; auf Grundlage Statistik Austria, Verkehrsstatistik

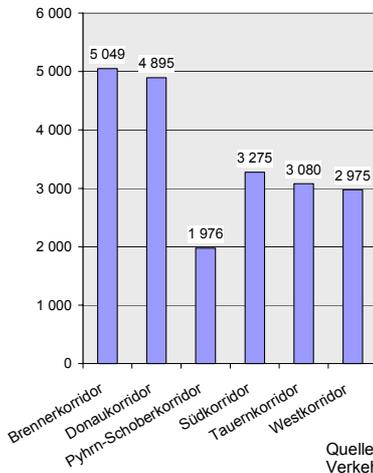


### Verkehrsentwicklung in den Korridoren

- Wachstum in allen Korridoren
- Ostkorridore (Pyhrn, Donau) mit höherer Dynamik als Nord-Süd-Korridor (Reschen, Brenner)
- Straßengüterverkehr: Ausweichen vom Brenner auf den Tauernkorridor
- Schiene: große Erfolge, vor allem im Donaukorridor
- Donau: Erfolg vor allem durch Rhein-Main-Donau-Kanal



**Straßengüterverkehr in den Korridoren Österreichs**  
 Durchschnittliche Verkehrsstärken 2001 [Lkw / 24 h]

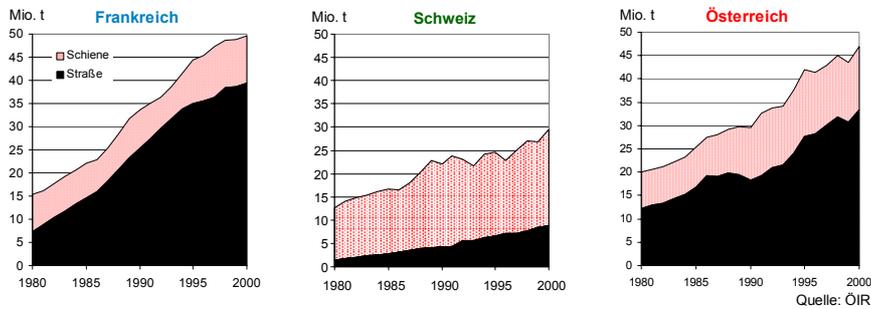


Der Donaukorridor zieht mit dem Brennerkorridor gleich:

- In diesen Korridoren verkehren jeweils 5000 Lkw pro Tag, 6500 Lkw pro Werktag = ein Lkw alle 13 Sekunden

Quelle: ÖIR. Berechnung: distanzgewichtete Verkehrsleistung geteilt durch die Korridorlänge

**1.2 ALPENQUERENDER GÜTERVERKEHR IM VERGLEICH**



- Trotz der Wachstumserfolge des Güterverkehrsbereiches der ÖBB stagniert der Anteil der Schiene seit Mitte der 90er Jahre
- das Wachstum des Straßengüterverkehrs ist deutlich größer, insbesondere in Österreich
- durch Transitvertrag und RoLa nur kurz gebremst
- ca. 30% des Brennerverkehrs sind Umwegtransit

⇒ Verkehrspolitik der Schweiz (Gewichtslimit, Schwerverkehrsabgabe, Ausbau Gotthard, Simplon) zeigt Möglichkeiten für Österreich.



## 2 PROGNOSEN

### 2.1 PROGNOSE-GRUNDLAGEN

- Es existieren zahlreiche Prognosen zur Güterverkehrsentwicklung in Österreich
- Die Prognosen haben ähnliche Grundlagen und ähnliche Ergebnisse
- Wirkung der EU-Erweiterung auf die Transportmengen wird eher gering sein (5-10%)
- EU-Assoziierungsabkommen haben wesentliche Liberalisierungsschritte bereits vorweg genommen (Ausnahme Landwirtschaft)

In der Folge werden die Ergebnisse der Prognose BMWP (HERRY/2000) betrachtet.

Andere Prognosen kommen zu ähnlichen Ergebnissen (VCÖ, WIFO, SUSTRAIN, ALSO Danube).



### RAHMENBEDINGUNGEN DER PROGNOSEN

- Osterweiterung: Beitritt von PL, CZ, SK, H, SLO zwischen 2005 und 2010
- Keine zweite Erweiterungsphase bis 2015
- Positive wirtschaftliche Entwicklung von EU (BIP 2 - 3 % jährlich) und MOEL (BIP 4 - 6 % jährlich)
- Aufhebung von Verkehrsrestriktionen (Kontingente, Kabotage)
- Längerfristig nur Bemautung anstatt umweltpolitischer Restriktionen
- Moderate Bemautung des hochrangigen Straßennetzes



## 2.2 PROGNOSEERGEBNISSE ÖSTERREICH

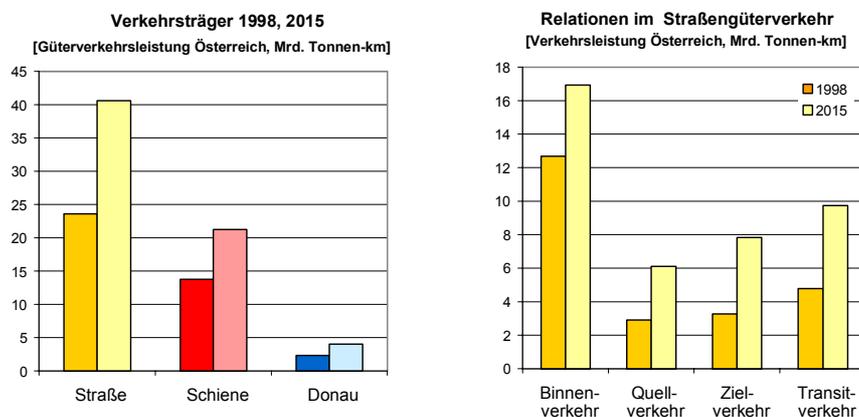
Prognose 1999 - 2015:

- Gesamtwachstum Güterverkehr in Österreich 2,5 % jährlich
- Geringes Wachstum im Binnenverkehr (1 - 2 % jährlich)
- Bilateraler Verkehr 3 - 4 % jährlich
- Transitverkehr ca. 4 % jährlich

Folgen:

- Trotz höherem Wachstum bleibt Ostverkehr geringer als Westverkehr
- Wachstum Straßengüterverkehr ungebremst
- 2001: Vorübergehend geringeres Verkehrswachstum - langfristiger Trend hohes Wachstum
- Auch Schiene erfolgreich, verliert nur wenig an Marktanteilen

### Prognose der Verkehrsleistung Österreichs



- Weiteres kräftiges Wachstum bei allen Verkehrsträgern
- im bilateralen und im Transitverkehr (steigende Fahrtweiten, Binnenverkehr wird zu bilateralem Verkehr)
- Straßengüterverkehr: + 72 % (3,2 % jährlich), Schiene + 54 %

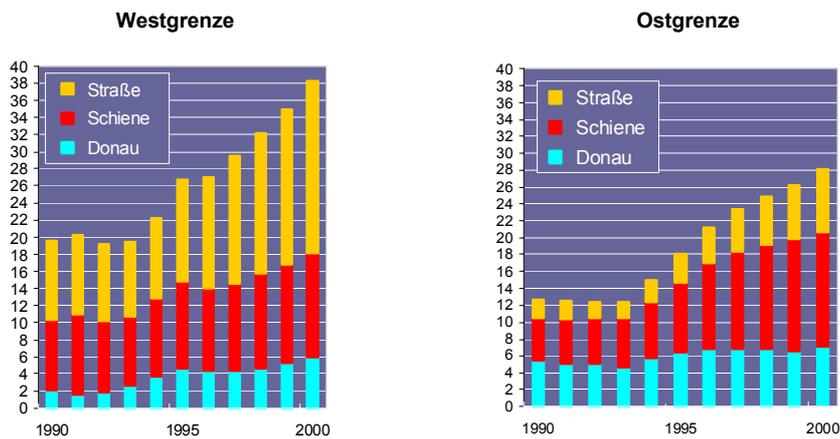


### 2.3 PROGNOSEN DONAUKORRIDOR

- seit dem EU-Beitritt Österreichs beschleunigtes Wachstum des Straßengüterverkehrs. (West- und Ostgrenzen)
- die Schiene war besonders im Ostverkehr erfolgreich (Marktauftritt und Kontingentierung), verliert aber im Westverkehr Marktanteile – wie in den meisten EU-Ländern
- Der Donaukorridor muß Ost-West-Verkehr aufnehmen, wird von der EU-Erweiterung massiv betroffen sein

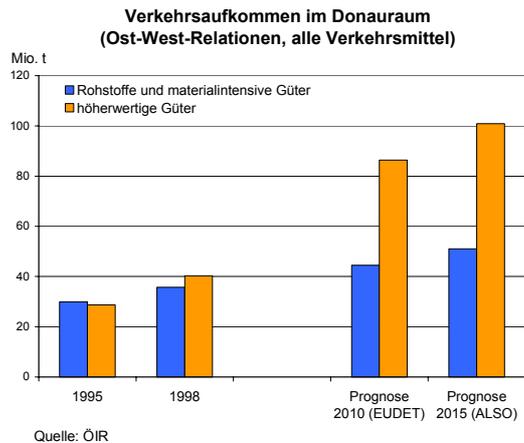


### Entwicklung im österreichischen Donaukorridor [Mio. Nettotonnen]



Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen; auf Grundlage Statistik Austria, Verkehrsstatistik





Internationale Güterverkehrsprognose Donauraum zeigt:

- starkes Verkehrswachstum
- vor allem bei höherwertigen Gütern (Güterstruktureffekt)
- begünstigt Lkw-Verkehr

### 3 UMWELTBELASTUNGEN

#### 3.1 ENTSTEHUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

##### Umweltwirkungen umfassen

- Luftschadstoffe
- Lärm
- weitere Wirkungen (Energieverbrauch, Flächenverbrauch, Oberflächenversiegelung, Zerschneidung von Ökosystemen, Landschaftsbild)

##### Umweltwirkungen sind abhängig von

- ++ Verkehrsleistung (gefahrte km)
- ++ Fahrzeugart (leichte - schwere Lkw)
- ++ topographischen und klimatischen Verhältnissen
- + Fortschritt in der Motorentechnik (auch bei Lkw aus MOEL)
- + Fahrweise
- + Dauer und Verteilung der Fahrtzeiten
- + Straßenausbau, Zustand und Steigungen

### 3.2 LUFTSCHADSTOFFE

**Wirkungen:**

- Gesundheit des Menschen
- Klimaveränderung
- der Lkw-Verkehr hat auch nachteilige wirtschaftliche Folgen (z.B. Tourismus)

**Hauptprobleme des LKW-Verkehrs sind:**

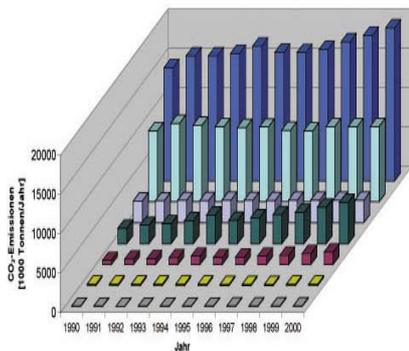
- NOx-Emissionen (45% der Emissionen in Österreich)
- CO2-Emissionen (30% der Emissionen in Österreich)

**Schadstoffkomponenten:**

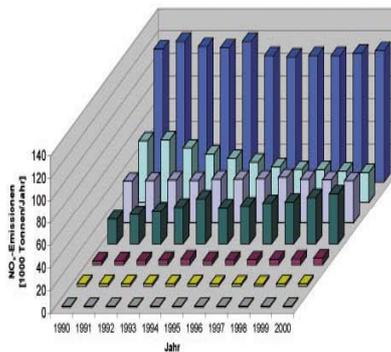
	Hauptverursacher in Österreich	Folgen	Trend bei den Verkehrsemissionen
Energieverbrauch	PKW knapp vor LKW		LKW-Anteil stark zunehmend
Kohlendioxid (CO2)	PKW knapp vor LKW	Treibhauseffekt	LKW-Anteil stark zunehmend
Stickstoffoxide (NOx)	LKW	Ozonvorläufer, Gesundheit	stark zunehmend
Kohlenwasserstoffe (NMVOC)	Industrie	Ozonvorläufer	abnehmend
Partikel	PKW	Gesundheit	zunehmend
Kohlenmonoxid (CO)	PKW	Kleinverbraucher	abnehmend
Schwefeldioxid (SO2)	LKW	Versauerung	abnehmend

Quelle: ÖIR nach UBA, 2002.

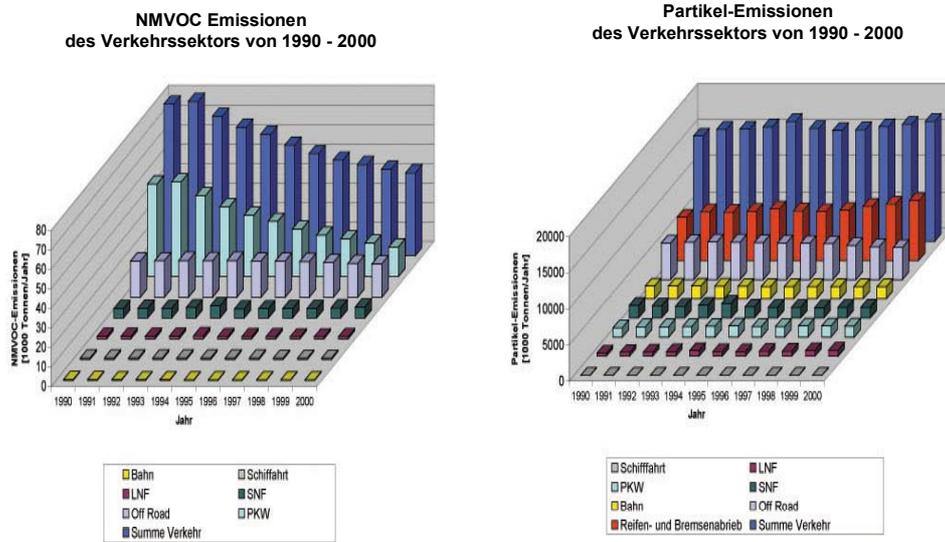
CO<sub>2</sub> Emissionen des Verkehrssektors von 1990 - 2000



NO<sub>x</sub> Emissionen des Verkehrssektors von 1990 - 2000



Quelle: UBA, 2002



Quelle: UBA, 2002

### 3.3 LÄRM

#### Verkehr als Lärmquelle Nr. 1

- LKW-Transit-Verkehr als Hauptlärmproblem (Nachtfahrten)
- Passiver Lärmschutz schwierig
- Motorenlärm durch Abkapselung verbessert
- problematisch sind Geräusche aus Luftwiderstand und Rollgeräusche



## 4 VERKEHRSPOLITISCHE ANSÄTZE

Ziel: Nicht nur die Verringerung der Umweltwirkungen des einzelnen Fahrzeuges ist notwendig, auch die Vermeidung weiteren, starken Verkehrswachstums.

### 4.1 TRANSITVERTRAG UND ÖKOPUNKTE

Bis 2003: Ökopunkte regeln für EU-Staaten und Slowenien Fahrtenmengen und die Emissionen

- haben zu einer umweltfreundlicheren Fahrzeugflotte geführt,
- aber kaum das Wachstum des alpenquerenden Straßengüterverkehrs gebremst
- Mit dem Auslaufen des Transitvertrags wird die Bemautung und deren Höhe entscheidend für Verkehrslenkung sein.
- Gültigkeit: sensible Regionen oder gesamt Österreich

### 4.2 KONTINGENTE UND EU-ERWEITERUNG

Bilaterale Kontingente:

- regeln die Fahrten für die Oststaaten (MOEL)
- haben trotz zahlreicher Ausnahmegenehmigungen das Verkehrswachstum gebremst
- werden mit dem EU-Beitritt der MOEL entfallen

EU-Erweiterung:

- Kabotage der MOEL-Frächter in Österreich wird möglich
  - weiterer Rückgang der Transportpreise wäre die Folge
  - weiter verschärfte Konkurrenzsituation für Schiene und Wasserstraße
- 
- Übergangsregelungen könnten Mengenbeschränkungen kurzfristig aufrecht erhalten
  - Auch an den Ostgrenzen wird längerfristig die Bemautung und deren Höhe entscheidend für Verkehrslenkung sein

#### 4.3 ANLASTUNG DER KOSTEN

- Bei stärkerer Kostenanlastung (Bemautung) ist Verkehrslenkung möglich (Rückverlagerung Umwegverkehre, Verlagerung auf die Schiene, andere Zielwahl)
- auch beim Schienenverkehr ist Kostenanlastung Rahmenbedingung für die erfolgreiche Liberalisierung

#### 4.4 VERKEHRSORGANISATION

- Tempolimits (generelle, sektorale, temporäre, flexible)
- Fahrverbote (Wochenend-, Nacht-, sektorale Fahrverbote)

#### 4.5 SOZIAL- UND ARBEITSRECHT

- Übernahme und Umsetzung des sozialen Acquis im Verkehrssektor
- Ziel: Verhinderung von Lohndumping, Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Lkw-Lenker

#### 4.6 KONTROLLEN

- Nur effektive Kontrollen garantieren die Einhaltung technischer und sozialer Regelungen
- Einbeziehung aller Lkw, auch österreichischer
- die technischen Voraussetzungen sind zu schaffen (Lkw-Kontrollstellen)

#### 4.7 TECHNOLOGIE

- Umwelttechnologien
- Logistik
- Verkehrstelematik

#### 4.8 INFRASTRUKTURAUSBAU

- moderater Ausbau der Straße
- Ausbau der Schiene
- Kombiniertes Verkehr



## 5 ZUSAMMENFASSUNG

### Hauptproblem ist das ungebremsste und starke Wachstum des Lkw-Fernverkehrs

#### Dieses Wachstum wird verursacht durch eine

- liberale Wirtschaftspolitik
- liberale Verkehrspolitik (Freiheit des Warenverkehrs)
- eine den Straßengüterverkehr begünstigende Infrastrukturpolitik (Ausmaß, Finanzierung)
- eine wenig durchsetzungsfähige Raumordnung

#### Diese Politiken bestehen auf den Ebenen

- Weltwirtschaft und Europäische Union
- Österreich und Bundesländer

#### Das Verkehrswachstum

- folgt der Logik der economies of scale
- Wirtschaft, insbesondere Großkonzerne sind an hoher Transportqualität und geringen Kosten interessiert
- Änderungen sind politisch schwer durchsetzbar

### Handlungsbedarf entsteht durch

- das bisherige Wachstum des Straßengüterverkehrs
- das Auslaufen des Transitvertrages
- die EU-Erweiterung

### Die Verkehrspolitik muß Antworten finden:

- Gestaltungsspielräume nutzen (teilweise Fahrverbote, arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften, Übergangsregelungen, Kontrollen)
- die ökonomischen Hebel gestalten (Bemautung, künftige EU-Wegekostenrichtlinie)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



# 3. Transportpreise und Transportkosten im Güterverkehr: Bleibt der Schienenverkehr auf der Strecke ?

Max Herry

## 3.1 Einführung

Mit den Bestrebungen der Europäischen Union, Verkehrsmärkte weiter zu liberalisieren, ergeben sich neue Rahmenbedingungen für die Verkehrspolitik. Die Wirksamkeit ordnungspolitischer Eingriffe in die Verkehrsmärkte nimmt ab, die Bedeutung der verkehrswirtschaftlichen Steuerung nimmt zu. Insbesondere der (Straßen-) Güterverkehr innerhalb der Europäischen Union ist bereits weitgehend liberalisiert. Zwischen den Verkehrsträgern und einzelnen Verkehrsunternehmen herrscht ein zum Teil bedingungsloser Kampf um Marktanteile.

## 3.2 Güterverkehr in Österreich und in der EU

### 3.2.1 Heutiger Stand

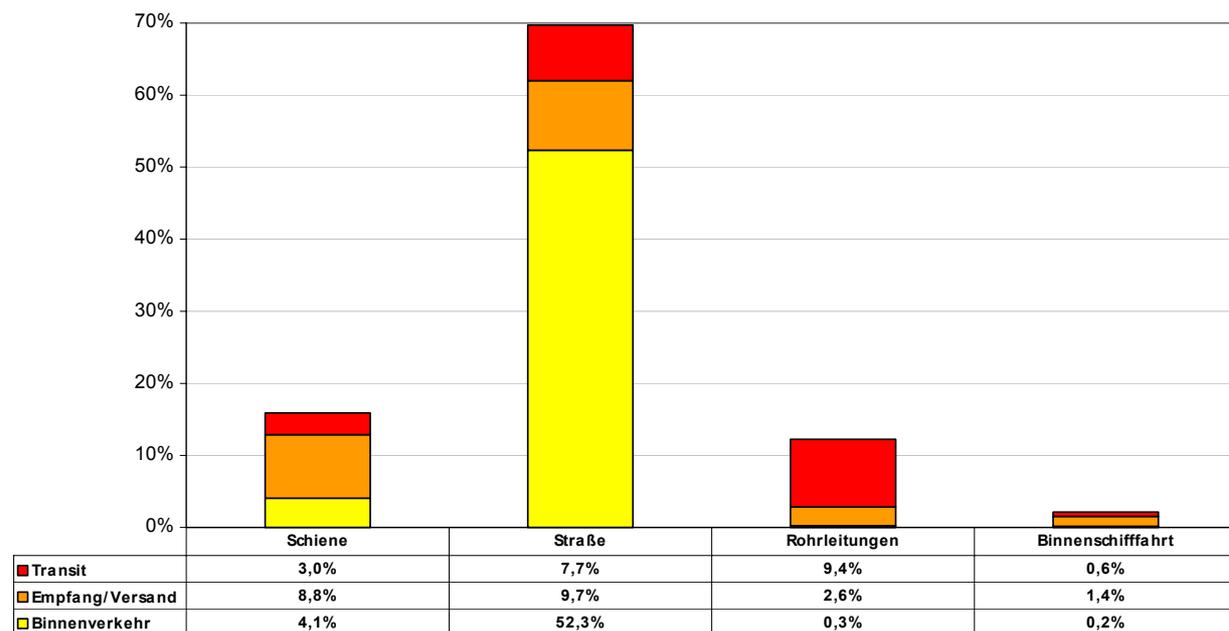
**Transportaufkommen im Güterverkehr 1999** in [1.000 Tonnen]

Verkehrsträger	Binnenverkehr	Verkehrsart		Gesamt
		Empfang/Versand	Transit	
Schiene	18.900	41.200	13.977	74.077
Straße	243.929	45.000	36.000	324.929
Rohrleitungen	1.240	12.120	43.760	57.120
Binnenschifffahrt	774	6.435	2.777	9.987
<b>Gesamt</b>	<b>264.843</b>	<b>104.755</b>	<b>96.514</b>	<b>466.112</b>

Quelle: Abschätzung des BMVIT; HERRY, Statistik Austria

HERRY 2001

### Anteile der Verkehrsträger am Transportaufkommen im Güterverkehr 1999

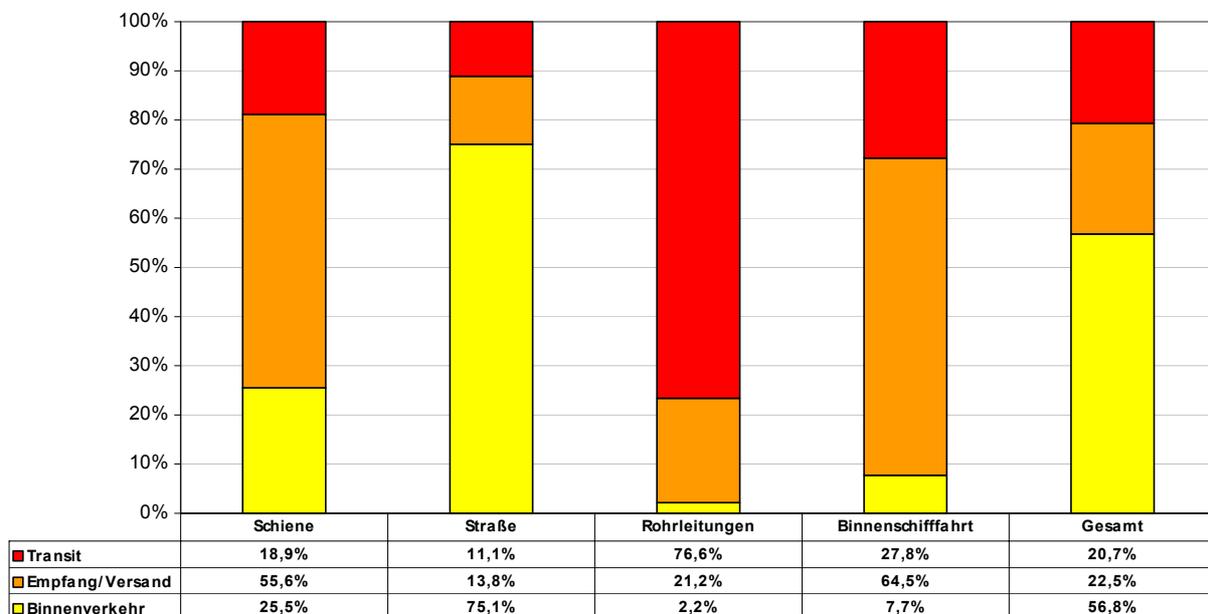


Quelle: Abschätzung des BMVT; HERRY, Statistik Austria

Summe über alle Verkehrsträger = 100 %

HERRY 2001

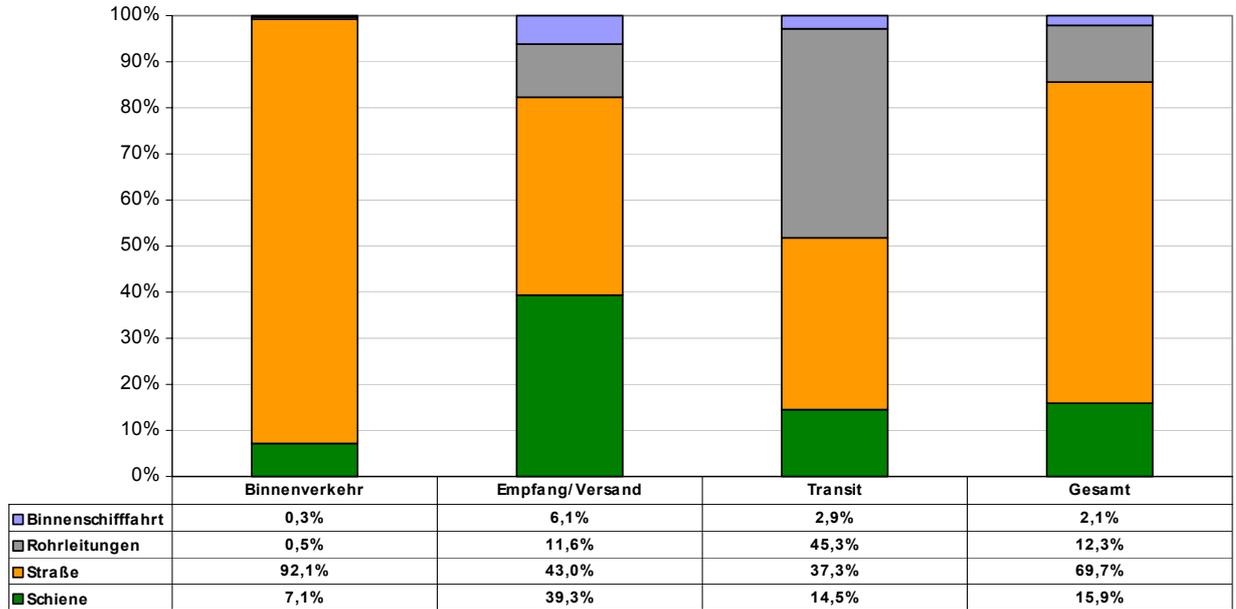
### Anteile der Verkehrsarten nach Verkehrsträger am Transportaufkommen im Güterverkehr 1999



Quelle: Abschätzung des BMVT; HERRY, Statistik Austria

HERRY 2001

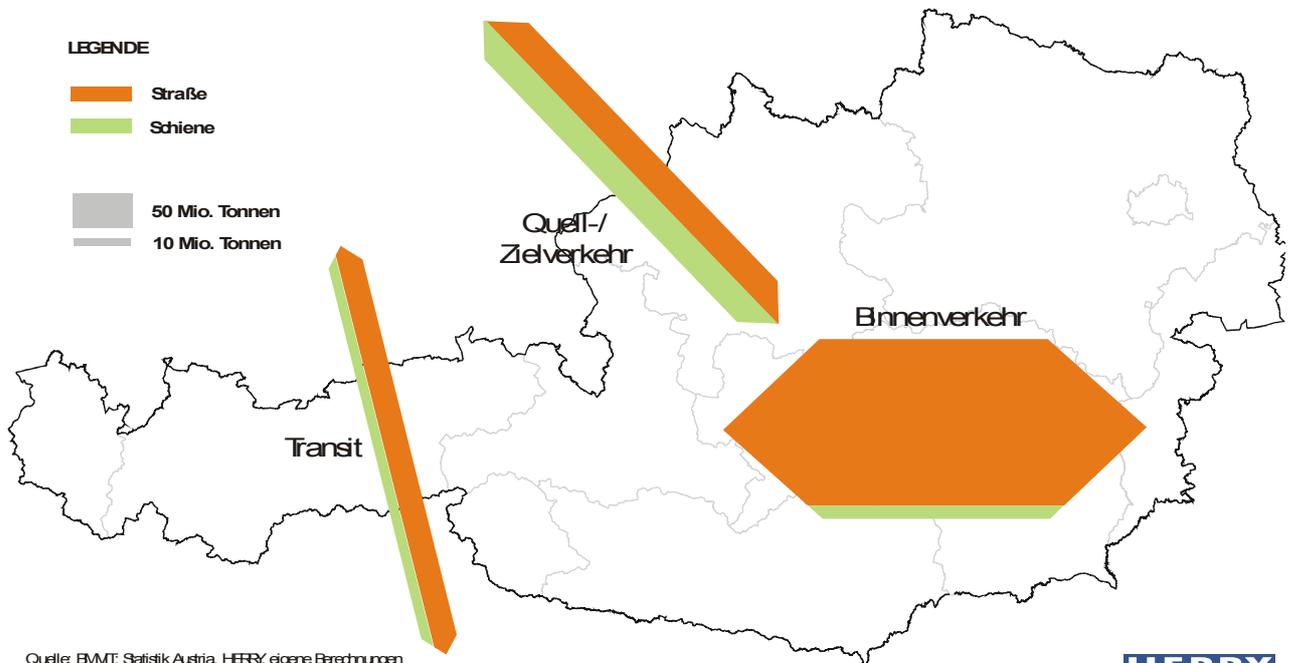
### Anteile der Verkehrsträger nach Verkehrsart am Transportaufkommen im Güterverkehr 1999



Quelle: Abschätzung des BMVT; HERRY, Statistik Austria

HERRY 2001

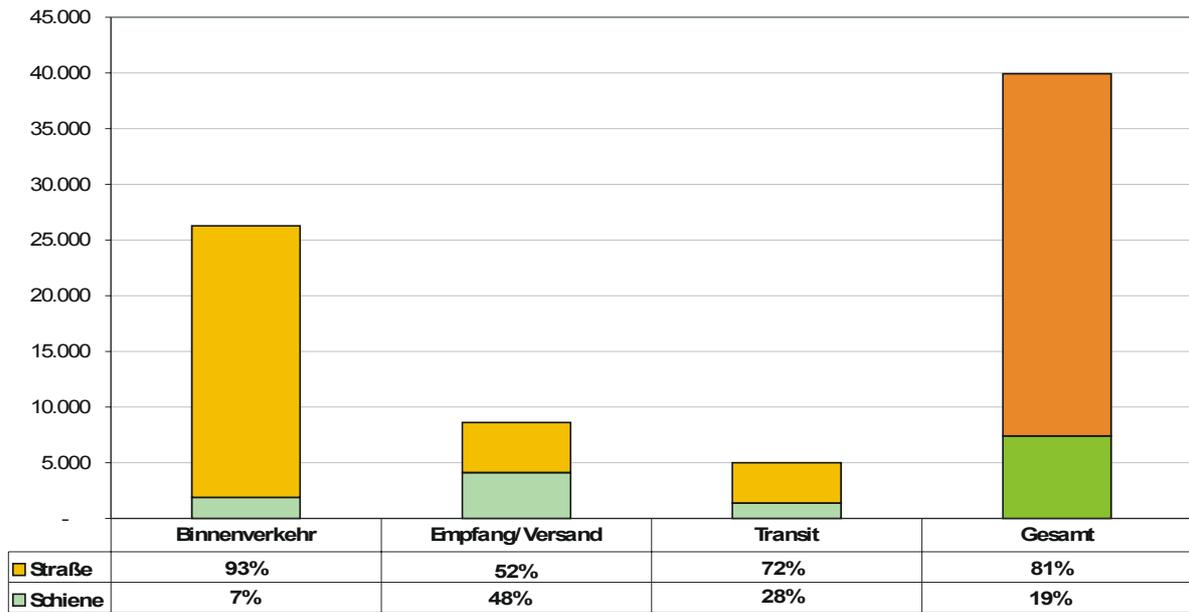
### GÜTERVERKEHRS-AUFKOMMEN IN ÖSTERREICH NACH VERKEHRSART 1999 in [Tonnen]



Quelle: BMVT; Statistik Austria, HERRY, eigene Berechnungen

**HERRY**  
Verkehrsprüfung / Consulting

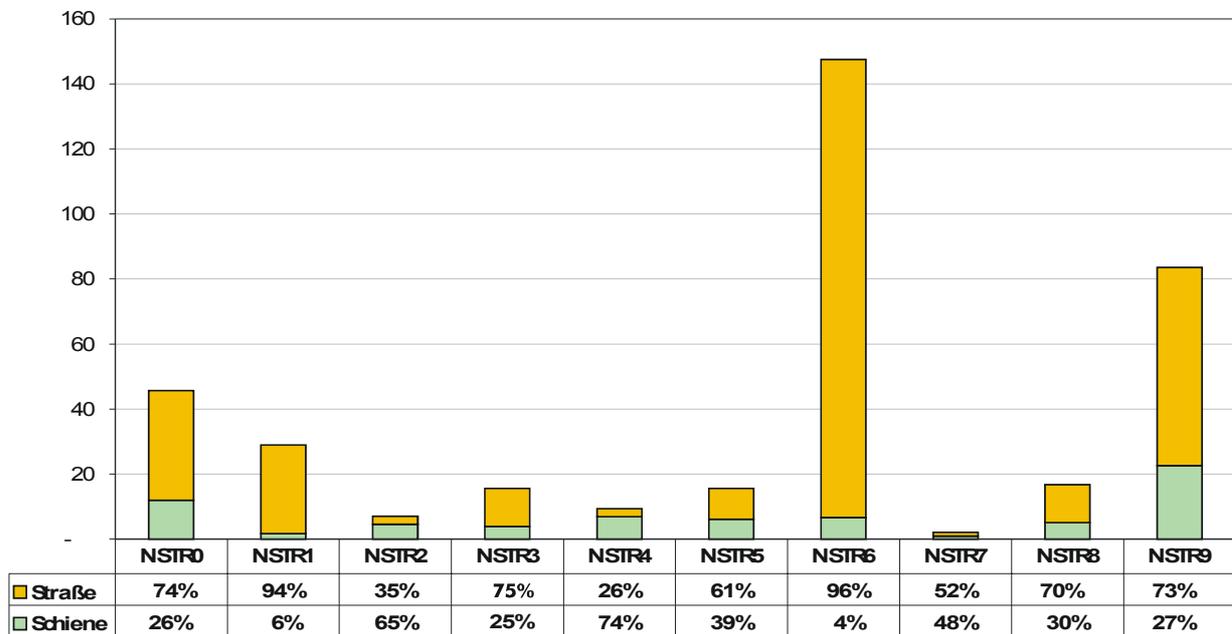
**Modal-Split Straße/ Schiene des Güterverkehrsaufkommens in Österreich 1999 in [1.000 Tonnen]**



Quelle: Abschätzung des BMVT, HERRY, Statistik Austria.

HERRY 2001

**Modal-Split Straße/ Schiene des Güterverkehrsaufkommens nach NSTR-Warengruppen 1997 in [Mio. Tonnen]**



Quelle: HERRY i.A. BMVT

HERRY 2001

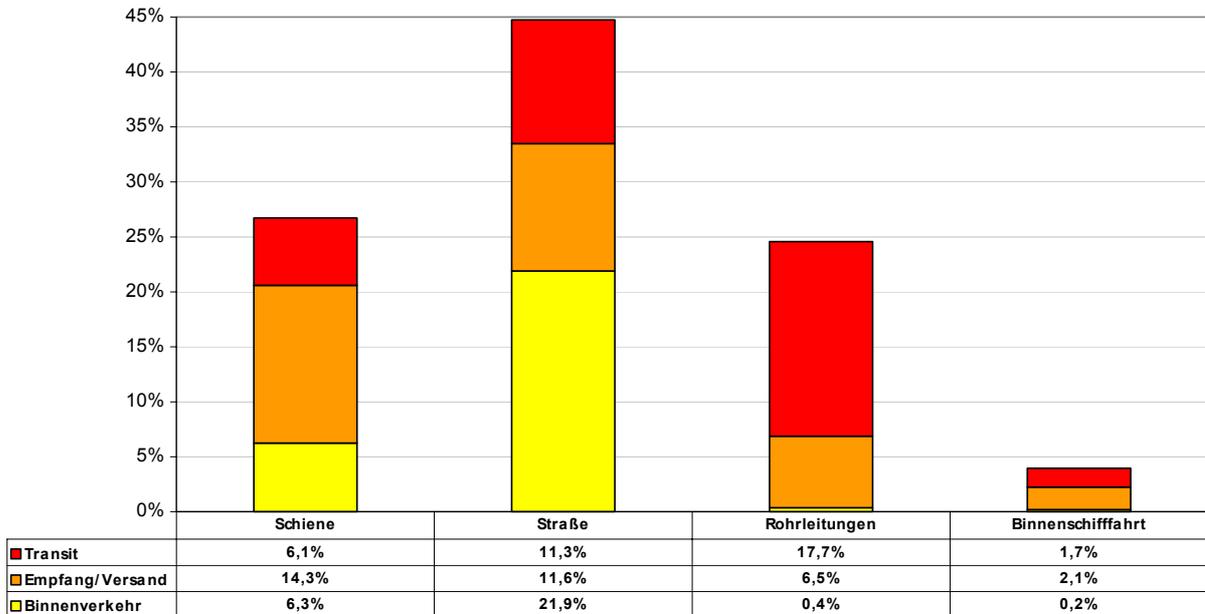
## Im Inland erbrachte Transportleistung im Güterverkehr 1999 in [Mio. tkm]

Verkehrsträger	Verkehrsart			Gesamt
	Binnenverkehr	Grenzüberschreitender Verkehr		
		Empfang/Versand	Transit	
Schiene	3.520	8.070	3.450	15.040
Straße	12.329	6.514	6.343	25.186
Rohrleitungen	210	3.660	9.960	13.830
Binnenschifffahrt	100	1.159	972	2.231
<b>Gesamt</b>	<b>16.159</b>	<b>19.403</b>	<b>20.725</b>	<b>56.287</b>

Quelle: Abschätzung des BMVIT; HERRY, Statistik Austria

HERRY 2001

### Anteile der Verkehrsträger an der im Inland erbrachten Transportleistung im Güterverkehr 1999

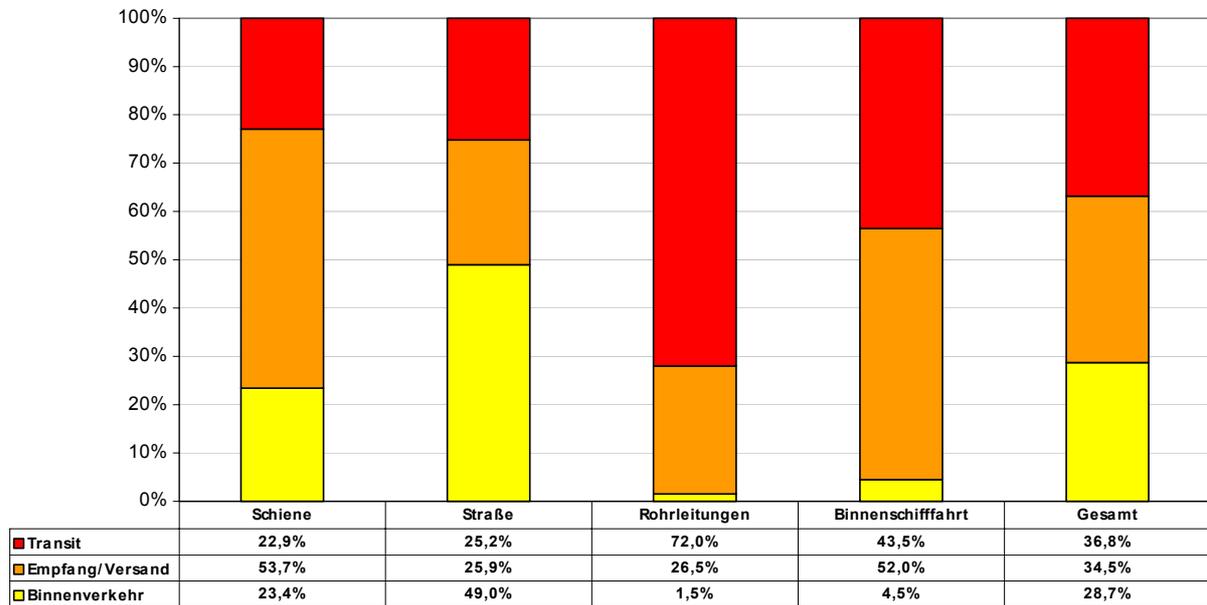


Quelle: Abschätzung des BMVIT; HERRY, Statistik Austria

Summe über alle Verkehrsträger = 100 %

HERRY 2001

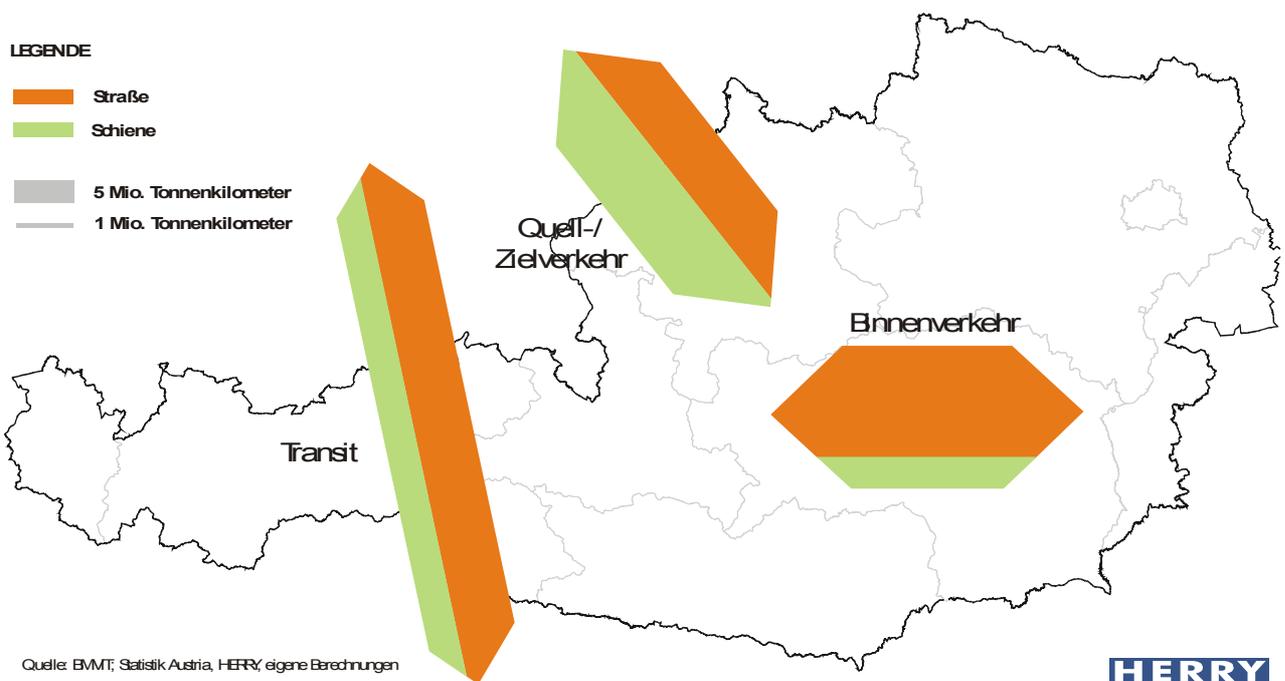
**Anteile der Verkehrsarten nach Verkehrsträgern an der im Inland erbrachten Transportleistung im Güterverkehr 1999**



Quelle: Abschätzung des BMMT; HERRY, Statistik Austria

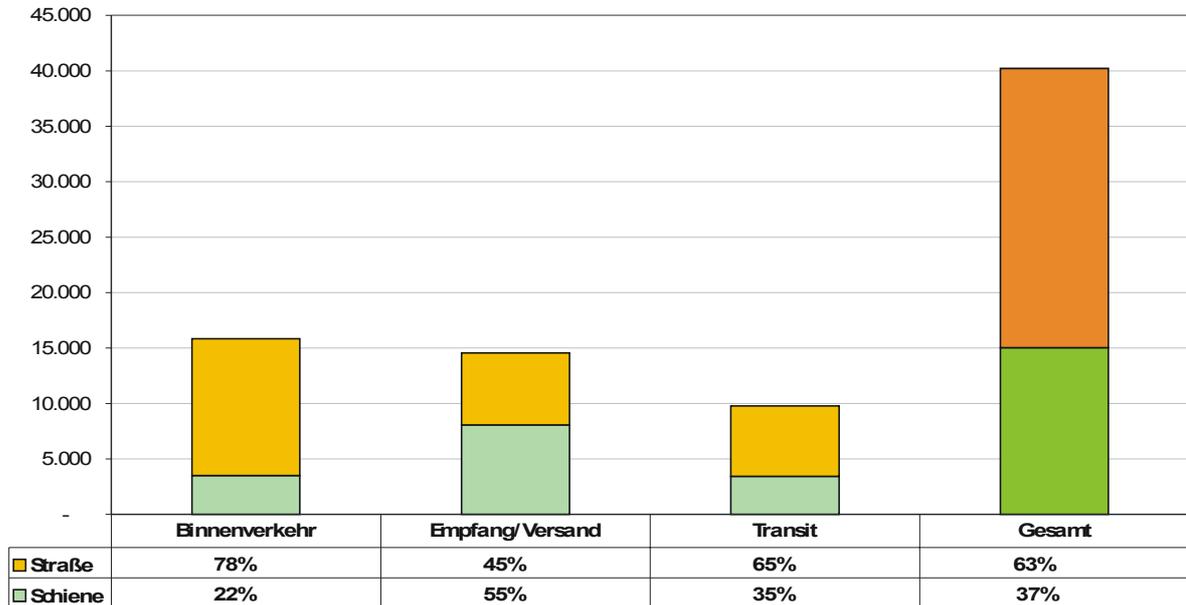
HERRY 2001

**GÜTERVERKEHRSLEISTUNG IN ÖSTERREICH NACH VERKEHRSART 1999  
in [Tonnenkilometer]**



**HERRY**  
Verkehrsplanung / Consulting

**Modal-Split Straße/ Schiene der im Inland erbrachten Transportleistung im Güterverkehr 1999 in [Mio. tkm]**



Quelle: Abschätzung des BMMT, HERRY/ Statistik Austria.

HERRY 2001

**Entwicklung der Transportleistung im Straßengüterverkehr in den EU-Mitgliedstaaten 1991 bis 1998 in [Mio. tkm]**

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
EU-15	1.007.300	1.021.100	1.020.400	1.091.600	1.142.600	1.148.000	1.200.600	1.254.900
BEL	27.000	28.500	29.700	32.900	34.600	31.400	34.100	35.000
DK	13.900	14.100	13.300	14.500	14.700	14.500	14.700	15.300
GER	250.200	252.400	251.500	272.500	279.700	280.700	301.800	315.900
GR	11.400	11.900	12.900	12.800	14.800	15.900	16.500	17.000
ESP	82.600	85.900	88.000	92.200	94.600	92.500	96.200	103.000
FRA	195.100	198.700	191.200	210.700	232.800	229.200	237.200	245.400
IRL	5.100	5.200	5.100	5.300	5.400	5.500	5.700	5.900
ITA	180.200	184.900	179.400	187.200	194.800	198.300	207.200	219.800
LUX	1.500	1.700	1.800	1.700	1.900	1.900	2.000	2.100
NL	35.400	39.600	39.500	40.700	42.200	43.900	45.000	46.500
AUT	13.500	13.700	14.200	14.700	14.900	15.500	15.700	16.100
POR	12.200	12.100	11.400	13.000	13.000	13.200	13.500	14.200
FIN	26.000	24.700	25.000	25.700	23.200	24.100	25.400	26.500
SWE	25.000	24.300	25.900	27.000	29.300	31.200	33.100	32.700
GB	128.200	123.400	131.500	140.700	146.700	150.200	152.500	159.500

Quelle: EUROSTAT

HERRY 2001

**Entwicklung der Transportleistung im Schienengüterverkehr in den  
EU-Mitgliedstaaten 1991 bis 1998 in [Mio. tkm]**

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
EU-15	233.007	219.332	205.030	218.123	219.892	220.325	237.294	239.711
BEL	8.150	8.070	7.570	8.099	7.300	7.265	7.465	7.600
DK	1.872	1.883	1.814	2.040	1.900	1.770	1.619	2.066
GER	80.300	69.800	64.900	69.100	68.800	67.700	72.700	73.600
GR	560	527	503	324	324	337	317	322
ESP	10.316	9.600	8.100	8.928	10.419	10.219	11.490	11.800
FRA	51.480	49.536	45.033	48.750	47.900	49.512	53.855	53.965
IRL	600	633	575	569	569	570	522	466
ITA	19.654	19.934	18.427	20.500	22.200	21.270	23.000	22.450
LUX	600	597	607	645	529	570	566	561
NL	3.000	2.760	2.680	2.830	3.097	3.123	3.400	3.778
AUT	12.975	12.325	12.000	13.164	13.900	13.380	14.195	14.714
POR	1.760	1.767	1.666	1.635	2.019	1.859	2.247	2.048
FIN	7.630	7.850	9.260	9.948	9.293	8.806	9.856	9.855
SAE	18.810	18.542	18.130	18.591	18.542	18.800	19.113	19.086
GB	15.300	15.508	13.765	13.000	13.100	15.144	16.949	17.400

Quelle: EJROSTAT

HENRY 2001

### 3.3 Zukünftige Entwicklung

<p align="center"><b>Güterverkehr in Österreich</b>  <b>Transportaufkommen auf der Straße</b>  <b>1999 (Quelle: ÖBB, ÖSTAT, eigene Berechnungen)</b>  <b>Prognose 2015</b>  <b>Ergebnisse in Mio. Tonnen</b></p>					
		1999	2015	Zunahme 1999-2015	Zunahme 99-15 p.a.
<b>Binnenverkehr</b>		229	299	31%	1,7%
<b>Quellverkehr</b>	Öst. -> West	17	31	87%	4,0%
	Öst. -> Ost	4	11	185%	6,8%
	<i>Summe</i>	21	42	105%	4,6%
<b>Zielverkehr</b>	West -> Öst.	21	41	99%	4,4%
	Ost -> Öst.	4	14	265%	8,4%
	<i>Summe</i>	24	55	126%	5,2%
<b>Transit</b>	West -> West	26	44	72%	3,4%
	Ost -> Ost	0	0	714%	14,0%
	Ost -> West	4	9	137%	5,5%
	West -> Ost	5	11	140%	5,6%
	<i>Summe</i>	34	65	89%	4,1%
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>308</b>	<b>461</b>	<b>50%</b>	<b>2,5%</b>

ergebnis test 2 - 00-10-03.xls

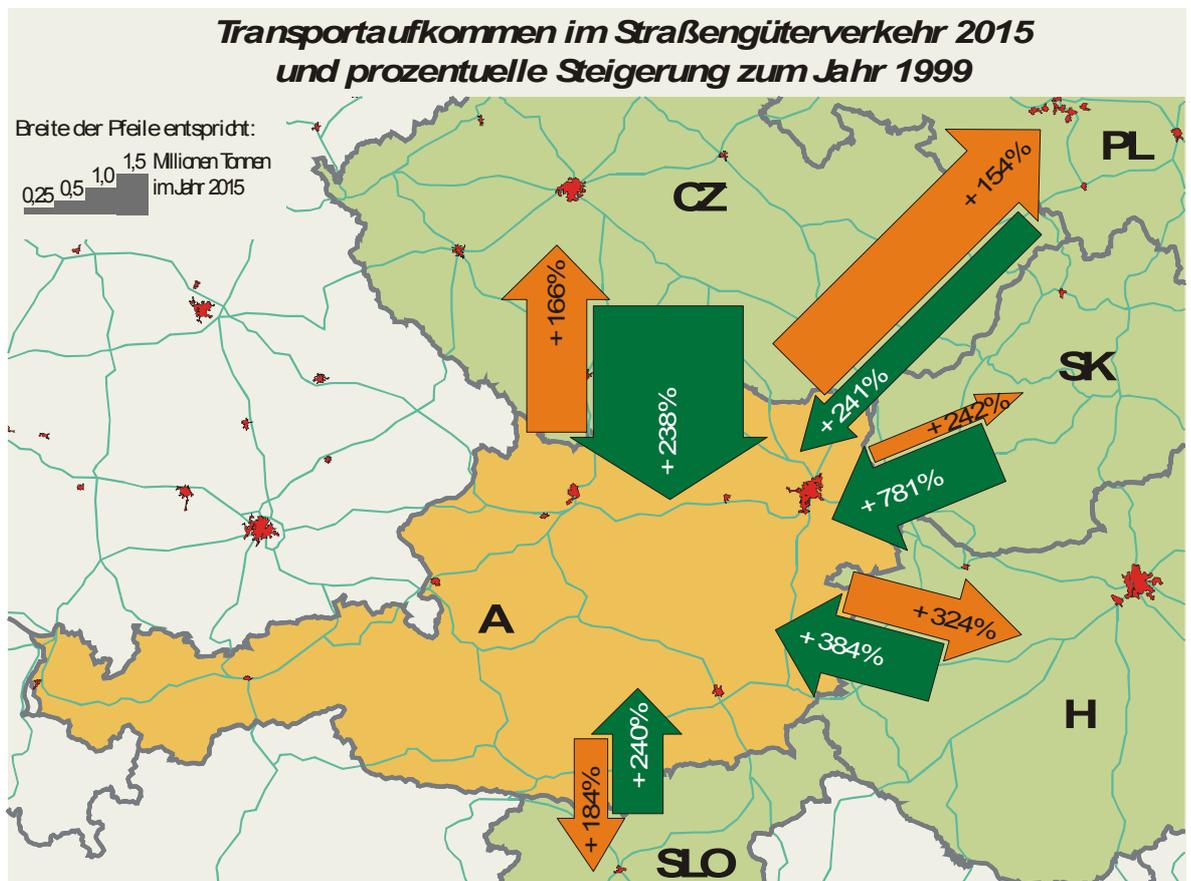
Henry 2000

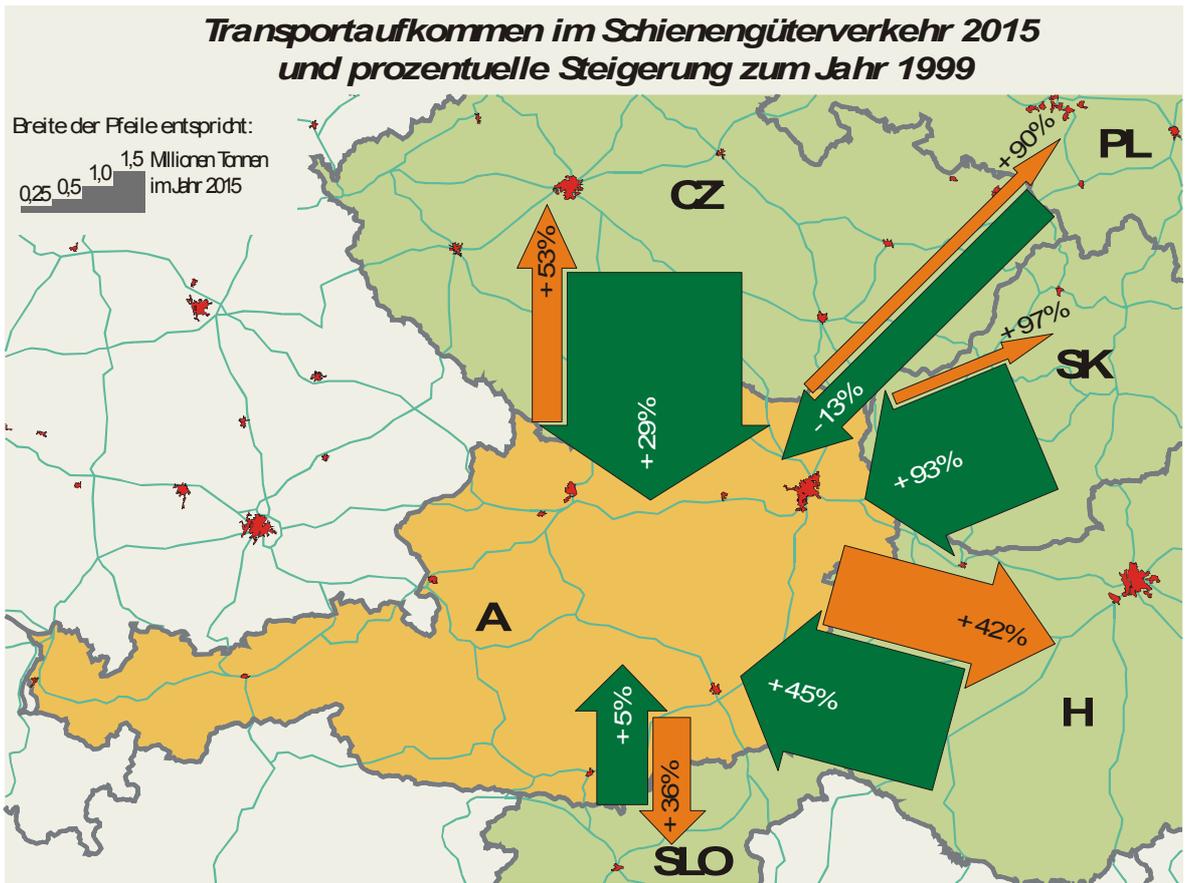
<b>Güterverkehr in Österreich</b> <b>Transportaufkommen auf der Schiene*)</b> <b>1999 (Quelle: ÖBB/RCA, ÖSTAT, eigene Berechnungen)</b> <b>Prognose 2015</b> Ergebnisse in Mio. Tonnen					
	1999	2015	Zunahme 1999-2015	Zunahme 99-15 p.a.	
<b>Binnenverkehr</b>	19	22	20%	1,2%	
<b>Quellverkehr</b>	Öst. -> West	10	19	82%	3,8%
	Öst. -> Ost	5	8	57%	2,9%
	<i>Summe</i>	15	27	74%	3,5%
<b>Zielverkehr</b>	West -> Öst.	10	17	74%	3,5%
	Ost -> Öst.	16	21	35%	1,9%
	<i>Summe</i>	25	38	50%	2,6%
<b>Transit</b>	West -> West	7	12	71%	3,4%
	Ost -> Ost	2	3	42%	2,2%
	Ost -> West	3	5	112%	4,8%
	West -> Ost	2	5	123%	5,1%
	<i>Summe</i>	14	25	82%	3,8%
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>73</b>	<b>113</b>	<b>54%</b>	<b>2,7%</b>	

\*)ohne Stückgutverkehr, leeren Privatwagen, befördertes Bundesheer-Equipment und Sammelgutverkehr

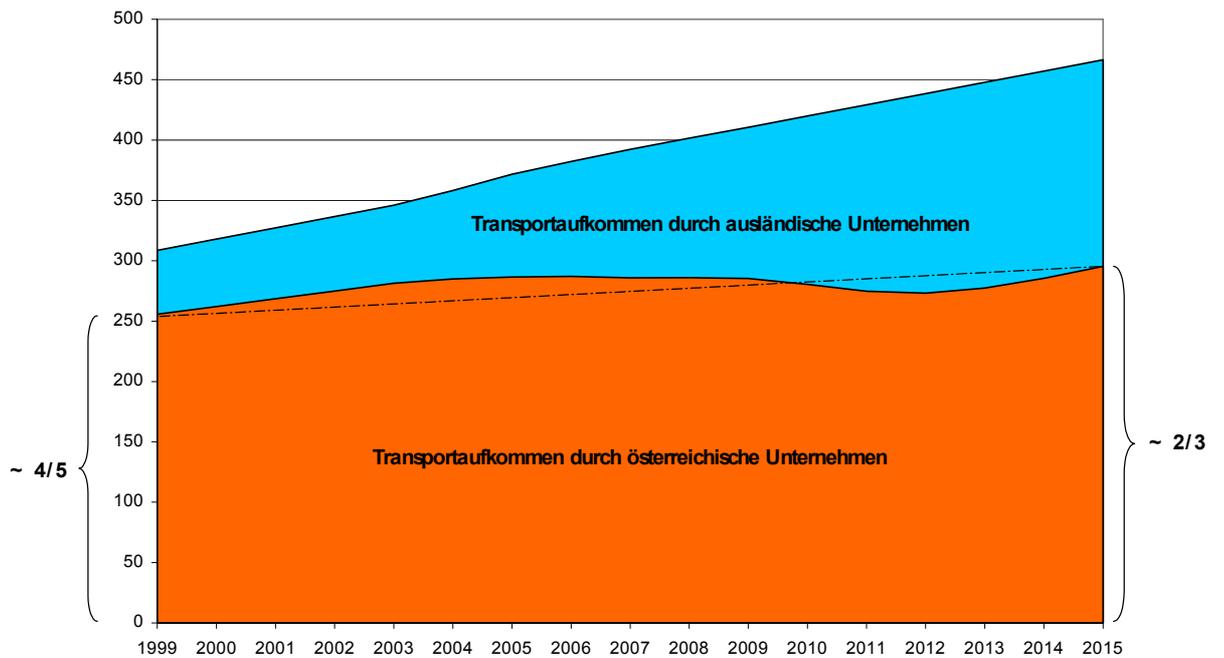
Austauschtabellen F2-a\_KV-neu - 02-02-12.xls Herry 2001

### 3.4 EU-Erweiterung





**Straßengüterverkehr in Österreich 1999 bis 2015  
in Millionen Tonnen**



Abschätzung Anteil der österr. Transp mit Kabotage ÜF - 02-04-10.xls

Henry 2002

### 3.5 Kosten und Preise: Haben sie heute noch etwas miteinander zu tun?<sup>6</sup>

Preise und Kosten besitzen im Allgemeinen einen sehr engen Zusammenhang:

- Bei einer vom **Staat oder einer anderen öffentlichen Gebietskörperschaft** beeinflussten Preisbildung, wie der Erstellung von behördlichen oder behördlich genehmigten Preisen, **orientiert man sich an den Kosten**, und zwar an den Vollkosten.
- Im (freien) **Verkehrsmarkt** bestimmen nicht die Kosten den Preis, sondern **Angebot und Nachfrage**.

**Die Kostenstruktur – der wichtigste Kostenfaktor sind die Personalkosten:**

Die Kostenstruktur gliedert sich im Wesentlichen in die Elemente

- Personalkosten,
- Kosten für Sachaufwendungen (insbesondere die Energiekosten),
- Abschreibungen und Zinskosten sowie
- Abgaben.

Der **Faktor Arbeit** ist der weitaus wichtigste Kostenfaktor im Güterverkehr, insbesondere aber im Straßengüterverkehr. Er kann **bis zur Hälfte der Transportkosten** (und in Spezialfällen sogar noch weit mehr) ausmachen.

Dieser Anteil wird sich **zunächst** durch die EU-Erweiterung **verringern**. Mit der mittel- und langfristig zu erwartenden Angleichung der Löhne und Gehälter wird sich dieser kosten-senkende Einfluss jedoch wieder schrittweise "verlieren".

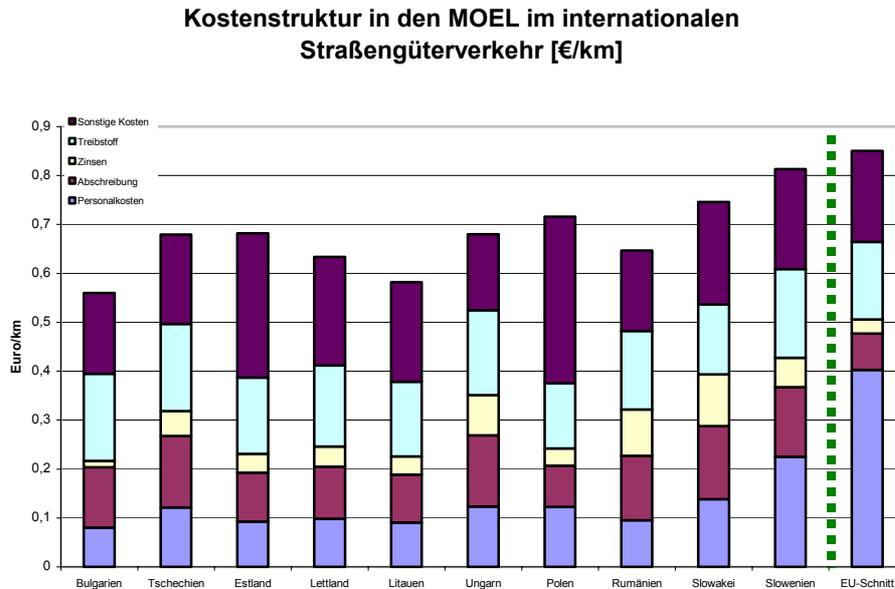
In **Österreich**

- schwanken die Personalkosten zwischen 30% und 50%.
- Er hängt vor allem von den finanziellen und sozialen Leistungen für die Lkw-Fahrer und der Einhaltung der Vorschriften ab (s. auch unten).
- Der Anteil der Personalkosten ist liegt im Fernverkehr niedriger als im Nahverkehr.
- Der zweitstärkste Anteil in der Kostenstruktur wird von den Treibstoff-/Energiekosten gebildet. Sein Anteil liegt zwischen 10% und 25%.
- Der **drittstärkste Anteil** ist der für **Abschreibungen und Zinskosten**, der sich bei ca. 15% einpendelt.

---

<sup>6</sup> Hauptergebnisse der Herry-Studie im Auftrag der AK „Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr“ (Reihe Verkehr und Infrastruktur Nr 14)

Im **internationalen Vergleich** ergeben sich sehr starke Unterschiede in den Kostenstrukturen. So sind zum Beispiel die Personalkosten-Anteile in Deutschland höher als in Österreich, die Treibstoffkosten-Anteile hingegen niedriger (ohne einen Ausgleich mit dem höheren Personalkosten-Anteil zu erhalten). Die Kostenstruktur der mittel- und osteuropäischen Länder (MOEL) unterscheidet sich vor allem in den wesentlich niedrigeren Personalkosten im Straßengüterverkehr:



Dabei ist auffällig, dass es nicht so sehr um die Unterschiede der Gesamtkosten, sondern eben der Personalkosten geht, die im EU-Schnitt um ein Mehrfaches über den der meisten MOEL liegt!

### Die Kostenhöhe – ein Wirrwarr:

Die Kostenhöhe

- ist – analog zur Kostenstruktur sehr unterschiedlich sowohl innerhalb der Verkehrsträger als auch für verschiedene Verkehrsträger und Länder.
- In **Österreich** liegt die wesentliche Spannweite zwischen unter € 0,7 und über € 1,50 pro Lkw-km.

In den durchgeführten **Interviews** wurden für die durchschnittlichen Kosten je Lkw-km Angaben **zwischen knapp unter € 0,70 und einem € im Straßenfernverkehr** genannt.

Sie hängen vor allem vom unterschiedlichen Einsatz von Personal (Fahrer aus Österreich oder aus den osteuropäischen Ländern), den Destinationen, der Fahrtweite, dem Transportgut, aber auch von der unterschiedlichen Aussagebereitschaft der Befragten ab.

- Im internationalen Vergleich kostet ein Lkw-km zum Beispiel
  - in **Deutschland** für den Straßenfernverkehr **unter einem €**,
  - in **Ungarn** im Schnitt **zwischen € 0,45 für den Inlandsverkehr und € 0,68 für den internationalen Verkehr.**

Kostenvergleich in EURO pro 1.000 Lkw-km eines deutschen, ungarischen und österreichischen Frächters auf unterschiedlichen Routen (Anteil an den pro 1.000 Lkw-km anfallenden Gesamtkosten)						
STRECKE	österreichische Frächter			deutsche Frächter	ungarische Frächter	
	Wien-Istanbul-Wien	Wien-Moskau-Wien	Rotterdam-Budapest-Rotterdam	Rotterdam-Budapest-Rotterdam	Wien-Istanbul-Wien	Rotterdam-Budapest-Rotterdam
Fixkosten	17,0%	18,5%	20,1%	21,3%	30,9%	35,5%
Infrastrukturabgaben	16,7%	12,2%	3,0%	2,5%	19,0%	3,4%
variable Kosten	24,2%	22,4%	32,3%	32,5%	34,6%	45,7%
Personalkosten	42,0%	46,9%	44,5%	43,7%	15,6%	15,5%
Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Kostenvergleich.xls

HERRY 2001

Kostenvergleich in EURO pro 1.000 Lkw-km eines deutschen, ungarischen und österreichischen Frächters auf unterschiedlichen Routen						
STRECKE	österreichische Frächter			deutsche Frächter	ungarische Frächter	
	Wien-Istanbul-Wien	Wien-Moskau-Wien	Rotterdam-Budapest-Rotterdam	Rotterdam-Budapest-Rotterdam	Wien-Istanbul-Wien	Rotterdam-Budapest-Rotterdam
Fixkosten	185	185	183	206	226	222
Infrastrukturabgaben	183	122	27	24	139	21
variable Kosten	264	224	294	314	253	286
Personalkosten	458	469	405	422	114	97
Summe	1090	1000	909	966	732	626

Kostenvergleich.xls

HERRY 2001

## Die Transportpreise – „Was wird da gespielt?“

### Für die Transportpreise

- ergab sich für den Straßengüterverkehr in **Österreich**, dass für den **Nahverkehr pro Stopp ca. 250,- ATS** erlöst werden können und für den **Fernverkehr im Durchschnitt ca. 10,- bis 13,- ATS pro Lkw-km** erlösbar sind.

Uns erscheinen diese Werte eher als unterschätzt, verglichen mit den ermittelten und dargestellten Transportkosten.

- Im **grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr** wurden unter anderem Transportpreise ermittelt, die im Schnitt zwischen **ATS 13,- und über ATS 20,-** liegen.
- In **Deutschland** bewegen sich die (offiziellen) Frachtsätze zum Beispiel für den **gewerblichen Binnengüterfernverkehr bei ca. einem € pro Lkw-km**.

Diese Sätze werden allerdings zum großen Teil **erheblich unterlaufen**.

- Mit **Frankreich verhält es sich ähnlich**.
- Für **Ungarn** gelten Frachtraten von durchschnittlich ca. einem **halben € pro Lkw-km** im ungarischen **Inlandsverkehr** und von durchschnittlich ca. **€ 0,70 pro Lkw-km** im **internationalen** Verkehr von Ungarn.
- Bezüglich der Preise der ÖBB / RCA kann auf den Österreichischen Gütertarif der ÖBB / RCA (ÖGT) zurückgegriffen werden. Dieser bietet jedoch nur Richtwerte, da die einzelnen Preise zwischen der ÖBB / RCA und den Kunden jeweils ausgehandelt werden und über diese Verhandlungsergebnisse nur ungern eine korrekte Auskunft gegeben. Im Wagenladungsverkehr wird bei der Frachtberechnung von der sogenannten Basisfracht ausgegangen. Diese wird für eine Gütergruppe, unterteilt nach dem „Harmonisierten Güterverzeichnis“ (NHM), in einem Grundbetrag plus einem Betrag je Kilometer angegeben.

Die Frachtsätze sind also sehr unterschiedlich für die einzelnen Verkehrsträger und Transportmittel, können bei gleichen Verkehrsträgern und Transportmitteln sehr unterschiedlich für verschiedene Transportrelationen und Transportrouten sein und hängen bei gleichem Wert der Ware und gleicher Transportqualität vornehmlich ab von: der Entfernung, der Menge, der Regelmäßigkeit der Lieferung, der Dauer des Vertrages, der Paarigkeit des Aufkommens, den Risiken und Behinderungen und den (staatliche) Mengenregulierungen.

*Bemerkenswerter Weise hat sich in den durchgeführten Interviews gezeigt, dass vor allem kleine und teilweise auch mittlere Transportunternehmen oft keine detaillierten Kostenrechnungen durchführen und zum Teil wenig Überblick über ihre tatsächlichen Kosten pro gefahrenen Kilometer haben. Die Preisbildung für den Kunden erfolgt dann meist in Abhängigkeit des im Moment vorherrschenden Marktes und weniger aufgrund gegebener Kosten und Kostenstrukturen!*

### 3.6 Grundaussagen zum Güterverkehr

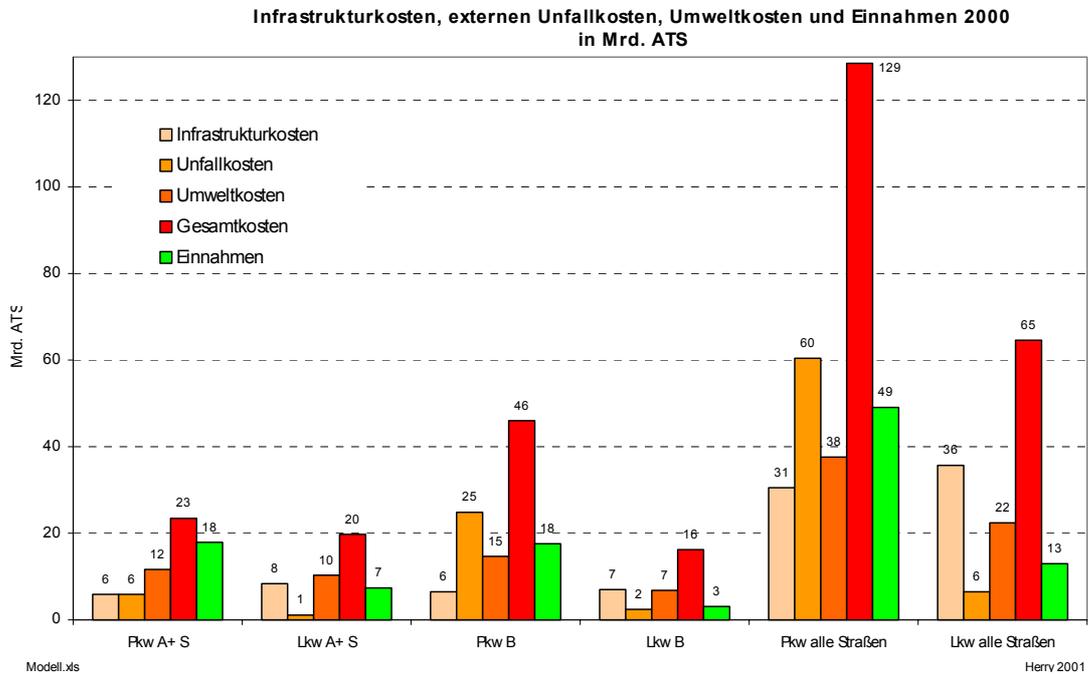
#### 3.6.1 Wegekosten im Güterverkehr werden nicht gedeckt

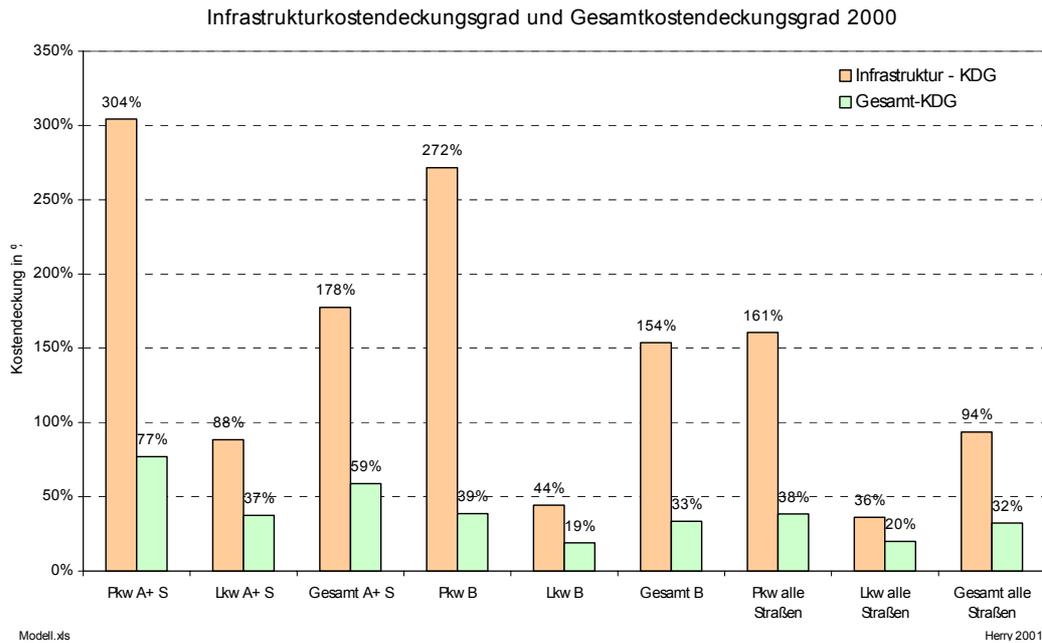
(Infrastruktur-)Wegekosten als leistungsbezogener bewerteter Ressourcenverbrauch, der durch die Benützung der Verkehrsinfrastruktur durch den Güterverkehr entsteht,

sind für alle Verkehrsträger unterdeckt,

beim höherrangigen Verkehrsnetz weniger unterdeckt als beim niederrangigen.

➔: Die geplante (leistungsabhängige) Lkw-Maut hilft, diese Kluft zu verringern!



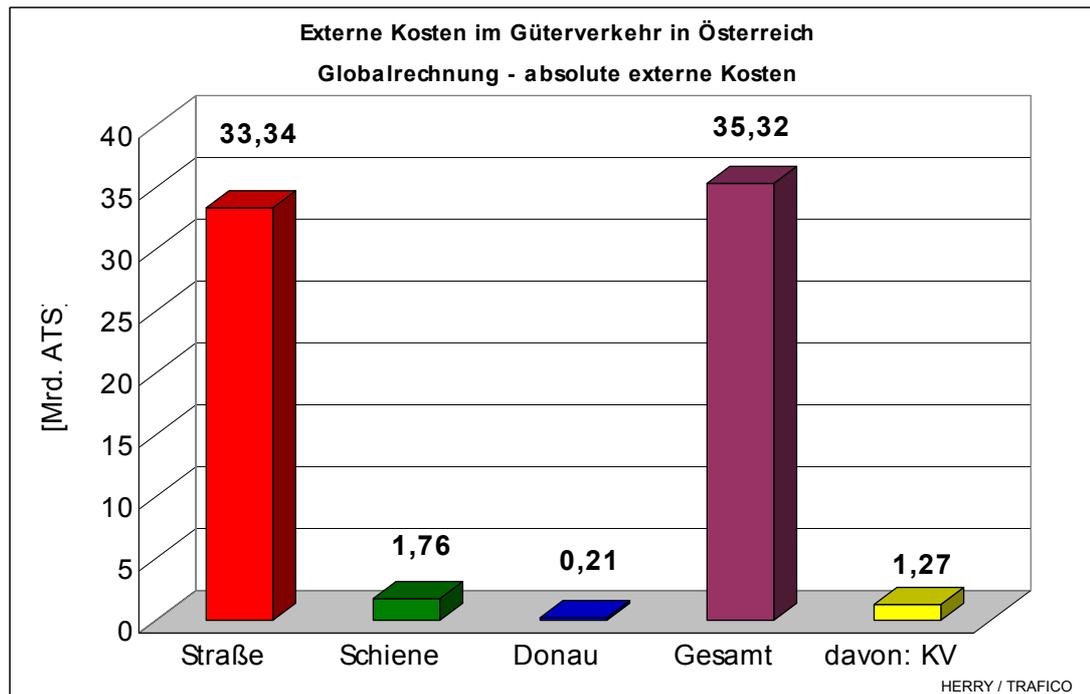
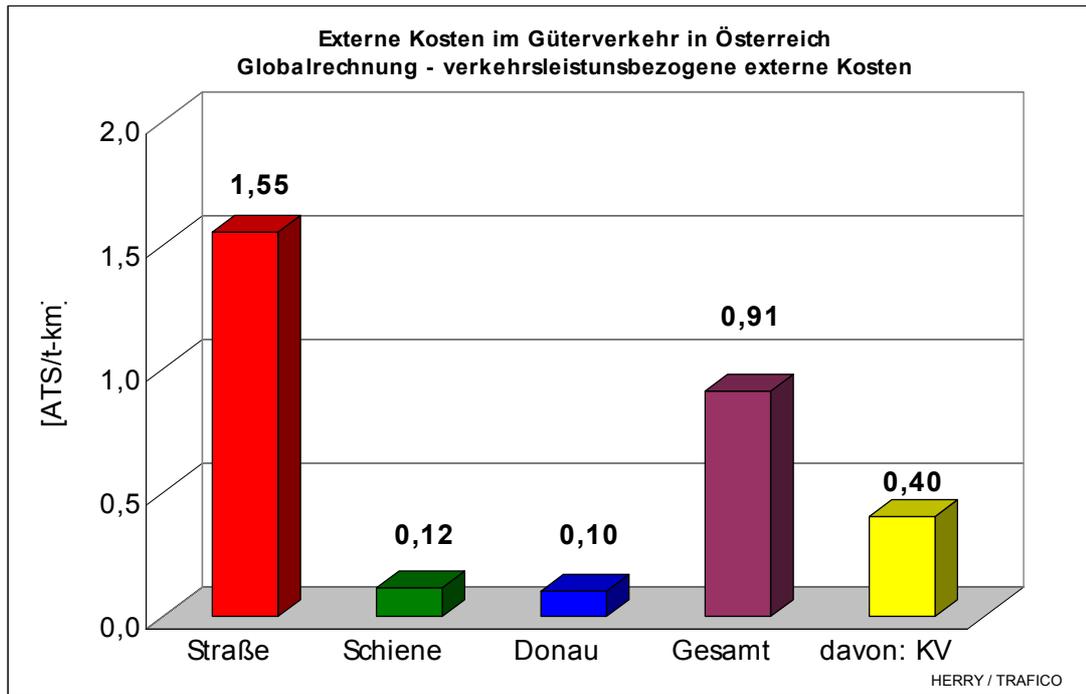


### 3.6.2 Die externen Kosten des Verkehrs werden in der Kosten- und Preisstruktur nicht berücksichtigt

Neben dem Ressourcenverbrauch der Infrastruktur, der durch die Benützung durch den Güterverkehr entsteht, werden auch noch andere entscheidende Bereiche „verbraucht“, wie durch Unfallfolgen, Schädigungen der Gesundheit und der Umwelt. Diese externen Kosten

- werden **in der Kostenstruktur des Güterverkehrs nicht berücksichtigt**,
- was zu starken **Wettbewerbsverzerrungen** führt,

Dabei sind die externen Kosten des Straßengüterverkehrs im Durchschnitt mehr als 10mal so hoch wie die des Schienengüterverkehrs.



➔: Die **Anrechnung dieser externen Kosten** würde insbesondere den Straßengüterverkehr erheblich **verteuern**: um bis zu **50 %**.

### 3.6.3 Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen im Straßengüterverkehr – Noch große Mängel

Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), das auf dem EWR-Abkommen (Übernahme der Verordnung (EWG) 3820/85) basiert, gilt für nahezu alle europäischen Staaten. Darin sind die Bestimmungen über die Lenkzeiten, Lenkzeitunterbrechungen, Tagesruhezeiten, Wochenruhezeiten u.ä. festgelegt.

Die jüngste Vergangenheit hat gezeigt, dass – zumindest – ein Teil des Straßengüterverkehrs diese Regelungen nicht nur nicht einhält, sondern sie bewusst ignoriert.

Auch andere Regelungen, wie zum Beispiel Geschwindigkeitsübertretungen oder Überladungen, werden häufig – wenn nicht sogar – regelmäßig übertreten.

→: (Internationale und eigene) Untersuchungen dazu ergaben, dass es bei einer auch nur annähernden Einhaltung der (bestehenden) gesetzlichen Bestimmungen in den Bereichen der sozialen Vorschriften (der **Fahrtzeiten**, der **Geschwindigkeiten** und der **Beladung**) zu einer (durchschnittlichen) **Erhöhung der Transportpreise im Straßengüterverkehr um bis zu 50%** kommen würde.

(Dabei ist die illegale Ausnutzung von Nicht-EU-Arbeitskräften (als Fahrer) in diesen Zahlen noch gar nicht mal berücksichtigt!)

### 3.6.4 Dem Schienengüterverkehr eine faire Chance geben

Der Verkehrsträger Schiene ist ein **umweltfreundliches Transportmittel** und vor allem bei größeren Entfernungen das geeignete Verkehrsmittel, die anstehenden (Güter-)Verkehrsprobleme wesentlich mit lösen zu helfen. Der Schienengüterverkehr hat in Österreich einen (guten) Marktanteil von knapp 40% (im Straßen- und Schienengüterverkehr) – gegenüber einem EU-Durchschnitt von ca. 10%!

Dieser Marktanteil sollte nicht nur gehalten, sondern nach Möglichkeit weiter ausgebaut werden.

→: Dazu müssen / muss

- die **Wettbewerbsbedingungen** vor allem zwischen Straße und Schiene **entzerrt** werden (zum Beispiel bei der Einhaltung der gesetzlichen Regelungen),
- die **Fixkosten gesenkt** werden (sehr hohe Fixkostendegression bei der Bahn: Bei einer Entfernungsdifferenz von 490 km sinkt der durchschnittliche Preis pro Kilometer bei der Bahn um das Neunfache – bei der Straße jedoch nur um das Dreifache!),

<b>Vergleich der Fixkostendegression bei Straße und Bahn</b>				
durchschnittliche Entfernung pro Fuhr	Bahn Schnittholztransport im Inland Frachtrate in ATSje Waggon-km	Bahn Tarif für Massengüter Tarif in ATS je Tonne	Bahn Tarif für wesentliche restliche Güter Tarif in ATS je Waggon	Straße durchschnittliche Kosten in ATS pro Netto-tkm
10	140,10	18,70	302,50	3,18
500	15,00	2,04	33,00	0,99
Faktor	9	9	9	3

Analysen - 01-01-18.xls

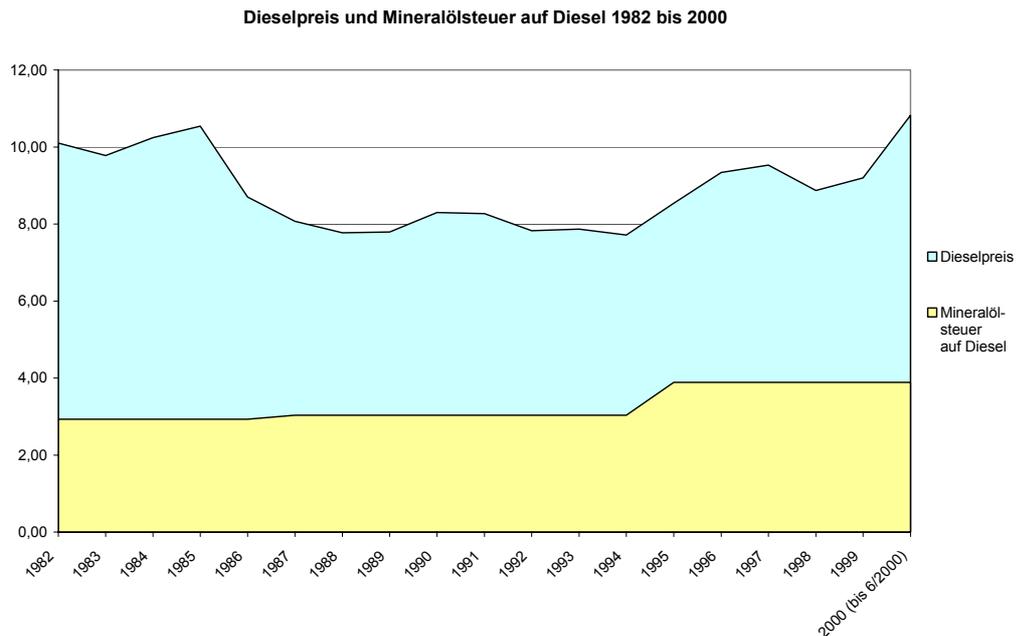
Herry 2001

- die Arbeitsproduktivität bei der Schiene signifikant erhöht werden und damit die Kosten insgesamt.
- Abgaben:
- 

<b>Entwicklung der Steuern und Abgaben je durchschnittlichen Lkw-km (Lkw ab 3,5t hzG)</b>			
ATS pro Lkw-km im Durchschnitt			
	1990	2000	Veränderung p.a.
Kfz-Steuer	0,09	0,14	5%
MöSt	0,76	0,63	-2%
<i>Maut</i>	<i>0,1187</i>	<i>0,2060</i>	<i>6%</i>
<i>Vignette</i>	<i>0,00</i>	<i>0,03</i>	<i>-</i>
M+ V	0,12	0,23	7%
SVB/ StraBA	0,43	0,08	-16%
Summe LKW	1,40	1,09	-2%

entwicklung-01-02-02.xls

Herry2001



Auch und vor allem im **Ostverkehr** sollte die Bahn als wichtiger Güterverkehrsträger in Zukunft erhalten bleiben. Durch die **EU-Erweiterung** „droht“ dem Schienengüterverkehr mit den Beitrittsländern seinen bestehenden Anteil von

58% auf 43% (A -> Osten)

80% auf 60% (Osten -> A)

zu reduzieren (allerdings bei steigendem absoluten Anteil).

### 3.7 Einige wichtige kosten- und preisbezogene Trends im Güterverkehr

- Der **Faktor Arbeit** ist der weitaus wichtigste Kostenfaktor im Güterverkehr, insbesondere aber im Straßengüterverkehr! Er kann bis zur Hälfte der Transportkosten (und in Spezialfällen sogar noch weit mehr) ausmachen.

Dieser Anteil wird sich zunächst durch die EU-Erweiterung verringern. Mit der mittelfristig zu erwartenden Angleichung der Löhne und Gehälter wird sich dieser kostensenkende Einfluss jedoch wieder "verlieren".

Der Einsatz von Fahrpersonal aus den MOEL ist gegenwärtig an bestimmte Bedingungen geknüpft (Aufenthalts- und Arbeitsgenehmigung, Führerschein, etc.). Der Vorteil einer Beschäftigung in Österreich nach der EU-Erweiterung wird wahrscheinlich nicht von langer Dauer sein, da diese Beschäftigung unter österreichischen Bedingungen erfolgen sollte. Das bedeutet, dass die Transporteure in die MOEL ausfliegen werden, um den Lohnkostenvorteil nutzen zu können.

Europaweit verpflichtende Berufsausbildung der Lenker: Obwohl seit 1987 eine Ausbildung zum „Berufskraftfahrer“ in Österreich möglich ist, ist diese noch immer nicht gesetzlich verpflichtend. Der Zahl von rd 100.000 schweren Lkws stehen rd 20.000 ausgebildete Fahrer gegenüber. Gescheitert ist die Umsetzung bislang am Widerstand der Frächter, die die Kosten der Ausbildung nicht übernehmen wollen und billige „Hilfsarbeiter“ bevorzugen. Gesetzlich verpflichtend soll neben der Erstausbildung auch die Weiterbildung (etwa Fahrsicherheitstrainings) sein.

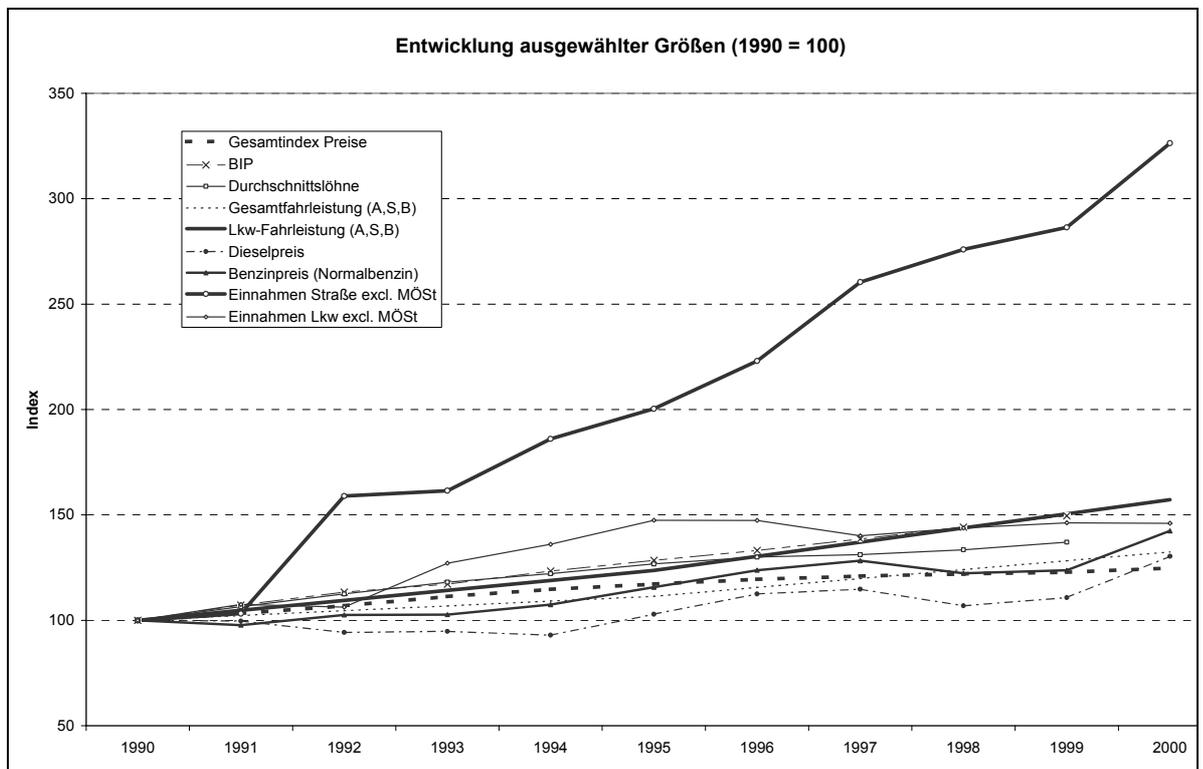
Keine illegale Beschäftigung von Fahrern aus Drittstaaten: Mit dem Einsatz von Fahrern aus Drittstaaten ohne Beschäftigungsbewilligung betreiben die Frächter in der EU Sozial- und Lohndumping. Derzeit ist eine Kontrolle, ob ein legales Beschäftigungsverhältnis vorliegt, nahezu unmöglich. Diese Gesetzeslücke wird zwar europaweit ab Mitte 2003 durch die EU-Fahrerlizenz geschlossen werden, muss aber allerdings erst durch intensive Kontrollen in die Praxis umgesetzt werden. Die vorgezogene Einführung dieser Fahrerlizenz und damit eine wirksame nationalen Maßnahme gegen die illegale Beschäftigung hat die österreichische Regierung bei der Novelle des Güterbeförderungsgesetzes 2001 jedenfalls abgelehnt.

- Weitere kostensenkende Faktoren werden **zunehmende Rationalisierungsmaßnahmen** und sich entwickelnde **Kooperationsbeziehungen** sowohl innerhalb eines Verkehrsträgers als auch – und vor allem - zwischen den Verkehrsträgern sein.
- Kostenerhöhende Faktoren im Straßengüterverkehr sind vielfältig:
  - Durch das Einhalten der Vorschriften: mindestens +50% der Kosten.
  - Das Preisdumping der letzten Jahre hat in gewisser Weise zur einer gewissen "Auszehrung" im Transportgewerbe geführt. Die **Erhöhung der Kapitalquote** wäre daraus eine Konsequenz, was sich natürlich auf die Transportkosten auswirken würde.
- Die Funktionen im "Verkehr" werden – wie bereits teilweise schon jetzt – weit über den bloßen Transport hinausgehen. **Zusätzliche Wertschöpfungsketten** sind angesagt (die dann natürlich auch höhere Einnahmen bringen).
- Die **vertikale Arbeitsteilung** wird sich in Zukunft weiter verstärken und dynamischer gestalten. Dabei werden vor allem die regionale Standortvorteile, wie zum Beispiel niedrige oder zumindest niedrigere Arbeitskosten, rigoros genutzt, was unter anderem zur **Verstärkung der „Just-in-time“-Lieferungen** führen wird und damit zur Verstärkung des Straßengüterverkehrs.
- Kosten des Kombinierten Verkehrs werden und müssen niedriger werden. Insbesondere der unbegleitete Kombinierte Verkehr wird in Zukunft eine zunehmende Schlüsselstellung einnehmen werden können, allerdings unter der Grundvoraussetzung, dass die Kosten wesentlich gesenkt werden. Dabei muss sorgfältig der Einsatz von (teurer)

Hochtechnologie und ("billiger") Basistechnologie abgewogen werden. Der entscheidenden Kostenfaktor (und auch Zeitfaktor) bildet der Umschlag.

- Lkw verteilt und sammelt die Güter in der Fläche. Diese Funktion behält er auch bei einer Kostenerhöhung auf der Straße.
- **Die Transportverlässlichkeit bei der Schiene wird sich erhöhen, wird aber keine Spitzenwerte erreichen (was auch gar nicht erforderlich ist).**
- Die Entwicklung der Frachtsätze in den letzten vier Jahrzehnten zeigt für den Schienengüterverkehr der ÖBB eine **Zunahme um rund die Hälfte** und für die DB gar nur um ein Fünftel, das heißt weit unter der entsprechenden Entwicklung des BIP (von 1996 bis 2000: + %).

Im **Straßengüterverkehr** betragen die Frachtkosten in Deutschland 1993 das **2,5fache** von denen im Jahre 1960.



Nach Aussagen der Transportfirmen sind jedoch die Preise in den letzten 5 Jahren im Straßengüterfernverkehr um 30% zurückgegangen. Nur im Nahverkehr sind die Preise gestiegen.

- Die **zukünftige Entwicklung der Kostenstruktur und der Kostenhöhe** wird folgendermaßen abgeschätzt:
  - Der wichtigste Kostenfaktor im Güterverkehr, die **Personalkosten**, wird sich – absolut gesehen - **mittelfristig erhöhen**. Das gilt für alle Verkehrsträger.
  - **Kurzfristig** werden die Personalkosten infolge der EU-Erweiterung im Durchschnitt absolut und relativ abnehmen.
  - Die **Abschreibungen** werden sich mittelfristig relativ **erhöhen**.
  - Die **Energiekosten** werden **steigen**.
  - Die **Benützungsentgelte** im Straßengüterverkehr werden mittelfristig ansteigen und langfristig sehr stark zunehmen, insbesondere beim Straßengüterfernverkehr.
  - Die starke Zunahme wird dadurch verursacht, dass - langfristig gesehen - die Richtlinie 1999/62/EG früher oder später die Einbeziehung der externen Kosten zu bewerkstelligen hat.
  - Analoges gilt natürlich auch für die anderen Verkehrsträger, zum Beispiel für die Schiene, mit dem Unterschied, dass die externen Kosten des Schienengüterverkehrs nur einen Bruchteil der für den Straßengüterverkehr ausmachen.
- Da der Faktor Arbeit der weitaus wichtigste Kostenfaktor im Güterverkehr darstellt, werden die Preise in diesem Sektor durch die **Arbeitsproduktivität** wesentlich bestimmt.

Die **Produktivität ist im Güterverkehr** in den letzten **vier Jahrzehnten** in **Deutschland** für den **Straßengüterverkehr auf das Dreifache gestiegen**, die der **Schiene ist um Zwei Drittel höher**, und die Arbeitsproduktivität der **Binnenschifffahrt** in Deutschland ist **auf das Vierfache** gewachsen.

In Österreich sind diese Entwicklungen nicht identisch mit denen in Deutschland, aber analog.

- Die zukünftige **Entwicklung der Arbeitsproduktivität** wird für die einzelnen Verkehrsträger recht unterschiedlich sein:
  - Bei der **Straße wird eine weitere Steigerung der Arbeitsproduktivität** stattfinden, die Spielräume dafür werden jedoch in Zukunft im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern eher beschränkt sein.
  - Bei den **anderen Verkehrsträgern liegen dafür noch relativ große Spielräume offen**, die es allerdings zu nutzen gilt.

- Die „Talsohle“ der Preise im Straßengüterverkehr wird langsam erreicht werden. Mittelfristig werden die Preise im Straßengüterverkehr wieder ansteigen. **Dabei werden im Ferntransport die Preise stärker steigen**, insbesondere bei Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen, die die Transportkosten um rund die Hälfte erhöhen würde.
- Die Kosten / Preise im Schienengüterverkehr werden langfristig insgesamt sinken. Die entscheidende Ursache hierfür wird die Steigerung der Arbeitsproduktivität sein.

## 3.8 Problembereiche und Ausblicke

### 3.8.1 Problembereiche des Güterverkehrs

Ungeachtet des unbestritten hohen Nutzens des Güterverkehrs für die Gesellschaft im Allgemeinen und die Wirtschaft im Besonderen ergeben sich einige Problembereiche, die heute und in Zukunft gelöst werden sollten:

- **Mangelnde Kooperation zwischen** den Verkehrsträgern
- **Mangelnde Kooperation innerhalb** der Verkehrsträger, insbesondere im Straßengüterverkehr
- **Zu hohe externe Kosten** beim Straßengüterverkehr
- **Nichtberücksichtigung der externen Kosten**
- **Nicht vollständiges Einhalten der Vorschriften** durch den Straßengüterverkehr
- **Produktivitätsdefizit** bei der Schiene
- **Zu wenig Wettbewerb** im Schienengüterverkehr
- **Zu hohe Kosten** des KV
- **Fehlende Harmonisierung** bei den unterschiedlichen **Steuern und Gebühren** im Straßengüterverkehr in Europa
- **Weg von fixen Steuern und Gebühren hin zu**
- Speditionen, die zugleich Frächter sind und daher automatisch zunächst die eigenen Fahrzeuge einsetzen, um die Fixkosten pro gefahrenen km der eigenen Fahrzeuge zu reduzieren

### 3.8.2 Ausblicke für den Güterverkehr

- **Konkurrenzorientierte Kooperation zwischen den Verkehrsträgern**
- **Konkurrenzorientierte Kooperation innerhalb der Verkehrsträger**
- **Gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger**
- **Anrechnung des verursachten Ressourcenverbrauchs**, insbesondere der externen Kosten
- **Verstärkte und überall in Europa gleich intensive Kontrollen** der gesetzlichen Bestimmungen im Verkehr
- **Produktivitätssteigerung bei den Bahnen** durch eintretenden bahninternen Wettbewerb bei fortschreitender Liberalisierung
- **Wirtschaftsentwicklung mit sozial- und umweltverträglichem Verkehr**
- **Verkehr(stechnik) mit einem "selbstgenerierenden" Intelligenzgrad**
- **Verkehr, der der Wirtschaft hilft**, die zukünftigen Anforderungen zu bewältigen
- **Verkehr, der die Globalisierung an der optimalen Regionalisierung orientiert**



# 4. Ersatzloses Auslaufen des Ökopunkte-modells zur Regelung des Alpentransits in Österreich?

Waldemar Hummer<sup>7</sup>

## Einführung

Aufgrund einer ersten Themenabsprache sollte ich ursprünglich umfassend zum Thema „*Faktische, politische und rechtliche Handlungsspielräume in der österreichischen Straßenverkehrspolitik*“ referieren. Zwänge der Programmgestaltung haben meine Redezeit aber nunmehr auf eine halbe Stunde verkürzen lassen. Ich werde daher versuchen, die in diesem Zusammenhang wichtigste Fragestellung, nämlich das Protokoll 9 zur Beitrittsakte 1994, also das sog. „*Transitprotokoll*“, und sein Schicksal im Hinblick auf eine mögliche Prolongierung über sein vorgesehenes Ablaufdatum Ende 2003 hinaus mit Ihnen zu besprechen. Aus der jeweiligen Situation heraus werde ich dann anlassbezogen etwas weiter ausholen und die eine oder andere Fragestellung - die Sie sich vielleicht von der Breite des ursprünglichen Titels im Programmheft her erwartet haben - auch noch miteinbeziehen. Ad hoc werde ich mir auch erlauben, auf das bereits als Tischvorlage vorliegende Papier des Mitarbeiters der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Herrn *Heinz Hilbrecht*,<sup>8</sup> einzugehen, um auf diese Weise die Spannung herauszuarbeiten, die zwischen den Positionen der österreichischen Bundesregierung und der Kommission im Hinblick auf diese zentrale Fragestellung besteht. Da der Kommission bei der gegenständlichen Problematik eine ganz zentrale Stellung zukommt, ist es unerlässlich, sich auch den Rechtsstandpunkt der Kommission entsprechend vor Augen zu führen.

Bei der Transitfrage handelt es sich ohne Zweifel um einen „Dauerbrenner“ der österreichischen Innen- und Außenpolitik, der sich gegenwärtig in einer entscheidenden Phase befindet. Bisher sind alle Bemühungen um eine Prolongierung des „Ökopunktesystems“ gescheitert und zwar aus einer Reihe von Gründen. Zum einen hat sich das „standing“ und die „bargaining power“ der Republik nach den EU-Sanktionen des Jahres 2000 noch nicht völlig erholt und zum anderen verhärtet sich der Widerstand der großen „Frächternationen“ Deutschland und Italien immer mehr. Letztlich nimmt aber auch die Kommission eine Position ein, die sich von der Österreichs diametral unterscheidet.

So hat die Kommission zum einen bis jetzt keinen neuen Vorschlag für eine weitere Wegekosten-Richtlinie zur Anlastung der externen Kosten des Güterverkehrs vorgelegt, zum

---

<sup>7</sup> Die Sprechfassung des Vortrags wurde an sich beibehalten und nur geringfügig geändert; Fußnoten wurden keine gesetzt.

<sup>8</sup> *Hilbrecht, H.* Die Zukunft der europäischen Verkehrspolitik im Bereich Landverkehr, abgedruckt in diesem Tagungsband auf S 113

anderen aber auch die Zählweise der Transitfahrten durch Österreich hinterfragt und den Verkehrsminister dabei angeschuldigt, „nicht korrekt“ gezählt zu haben. Aufgrund ihrer eigenen Zählweise kommt die Kommission zu anderen Werten und sieht dementsprechend die Überschreitung der im Transitprotokoll verankerten Höchstgrenze von 1,6 Mio. Transitfahrten/Jahr nicht als gegeben an. Die weitere Konsequenz dieser Vorgangsweise ist die, dass die Kommission auch nicht die „108%-Schutzklausel“ aktivieren will, aufgrund derer die Ausgabe der Ökopunkte für das auf das Jahr der Überschreitung folgende Jahr zu reduzieren wäre.

Nach österreichischer Zählweise überschritt die Zahl der Transitfahrten schwerer Lkws mit 1,7 Mio. Fahrten erstmals im Jahre 1999 die im Transitprotokoll vorgesehene Höchstgrenze, sodaß die Kommission rechtzeitig geeignete Maßnahmen hätte treffen müssen, um den Transitverkehr des Jahres 2000 entsprechend zu reduzieren. Sie blieb allerdings lange untätig und setzte erst im Mai 2000 die ersten Schritte zur Reduktion der Ökopunkte. Zu diesem Zeitpunkt waren jedoch schon zwei Drittel der für dieses Jahr regulär vorgesehenen Ökopunkte an die Mitgliedstaaten ausgegeben und zu einem Großteil auch bereits verbraucht worden. Zur „Rechtfertigung“ dieser Situation, die sie allerdings selber durch ihre eigene Untätigkeit herbeigeführt hatte, stellte die Kommission in der Folge fest, dass eine „wörtliche Auslegung des Transitprotokolls“ (sic) zu einer zu starken Reduzierung der Ökopunkte für den Rest des Jahres 2000 führen würde, was sehr nachteilige Folgen für die Wirtschaft in der EU hätte. Dementsprechend machte sie den Vorschlag (KOM (2000) 862 endg. vom 21. 12. 2000), die aufgrund der „108%-Schutzklausel“ notwendige Reduzierung der Ökopunkte noch im Jahre 2000 über die verbleibenden vier Jahre der Geltungsdauer des Transitprotokolls zu verteilen, wobei vor allem diejenigen Mitgliedstaaten von der Kürzung betroffen sein sollten, deren Güterkraftverkehrsunternehmen besonders stark zur Überschreitung des Plafonds beigetragen haben. Im übrigen machte die Kommission zunächst keine Anstalten, auf eine Verlängerung des Transitregimes hinzuwirken.

Es bedarf zum gegenwärtigen Zeitpunkt Mitte 2002 keiner großen prophetischen Gaben, um festzustellen, dass es aufgrund der geschilderten Widerstände aller Voraussicht nach zu keiner generellen Verlängerung des Transitregimes kommen wird, sodaß dieses ersatzlos Ende 2003 auslaufen könnte. Eine geringfügige zeitliche Erstreckung wäre allerdings denkbar – und zwar bis zur Verabschiedung einer neuen „Wegekosten-Richtlinie“. Obwohl seitens österreichischer Politiker immer wieder beteuert wurde, dass im Zuge der Beitrittsverhandlungen der mittel- und osteuropäischen Länder zur EU eine adäquate Lösung der Transitfrage eine unverzichtbare Forderung der österreichische Bundesregierung darstellt, erscheint es fraglich, ob dieses Junktim politisch auch durchgehalten werden kann. Wie die „Beispiele“ der anderen Problemfälle *Beneš-Dekrete* und *Temelín* zeigen, ist Österreich auch in dieser Frage innerhalb der EU völlig isoliert und wird es dementsprechend schwer haben, seine Forderung durchzusetzen. Der mehrfach angedrohte politische „Super-GAU“ einer Nichtratifikation der Beitrittsverträge erscheint in diesem Zusammenhang realpolitisch wohl völlig außer Reichweite.

## Vom Transitvertrag (1992) zum Transitprotokoll (1994)

Bevor ich in die Kernfragen der gegenständlichen Problematik eingehe, muß ich Ihnen in aller Kürze die Entstehungsgeschichte des Transitregimes schildern. Österreich konnte nach langwierigen Verhandlungen, die Anfang 1988 begonnen haben und erst am 2. Mai 1992 abgeschlossen werden konnten, mit der damaligen EWG einen bilateralen Transitvertrag abschließen, der am 1. Jänner 1993 in Kraft trat. Der Transitvertrag wurde gem. Protokoll Nr. 43 iVm Anhang XIII zum EWR-Vertrag durch den seit 1. Jänner 1994 für Österreich geltenden EWR-Vertrag nicht berührt. Interessanterweise war damals für die Kommission die Übernahme der Transitregelung durch das Protokoll Nr. 43 seitens Österreich eine „*conditio sine qua non*“, um überhaupt EWR-Mitglied werden zu können. Das heißt mit anderen Worten, dass Österreich die Vergünstigungen aus dem EWR nicht bekommen hätte, wenn es nicht zuvor die Weitergeltung der Transitregelung akzeptiert hätte – diese Junktimierung seitens der Kommission ist vielen nicht bekannt, da stets davon ausgegangen wird, dass das Transitregime nur Österreich begünstige und eine einseitige Konzession der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften darstellt.

Da sich Österreich auch während der EWR-Verhandlungen die Beitrittsoption zur EU offenhielt und diese mit Wirkung vom 1. Jänner 1995 auch aktualisierte, war es im Vorfeld derselben bemüht, als eine der wichtigsten Beitrittsvoraussetzungen die volle Substanz der Regelung des Transitvertrages in seine EU-Mitgliedschaft zu übernehmen, wozu es sich auch durch einen eigenen Ministerratsbeschluß vom 8. November 1991 verpflichtete. Als Drittstaatsabkommen konnte der Transitvertrag im Falle eines Beitritts Österreichs zur EU aber nicht mehr weiter aufrechterhalten werden, sodaß man nach einer anderen Möglichkeit seines Weiterbestandes suchte. Die Lösung bestand im Abschluß des „*Protokoll Nr. 9 über den Straßen- und Schienenverkehr sowie den kombinierten Verkehr in Österreich*“ („Transitprotokoll“), das Bestandteil der Beitrittsakte (1994) ist und dementsprechend rangmäßig auch *primäres* Gemeinschaftsrechts darstellt. Im Gegensatz dazu hatte der *Transitvertrag* – als Drittstaatsvertrag der EWG – im Gemeinschaftsrecht lediglich einen *Zwischenrang* zwischen dem primären und sekundären Gemeinschaftsrecht eingenommen. Bei dem im Juni 1994 mit überwältigender zwei Drittel-Mehrheit für einen EU-Beitritt ausgegangenen österreichischen Referendum zum EU-Beitritt war die durch das Transitprotokoll verbürgte Schadstoffreduktion mit einer der entscheidenden Faktoren gewesen, die die österreichische Öffentlichkeit der EU gegenüber so positiv haben reagieren lassen.

## Das sogenannte „Ökopunkte“- oder „3+3+3“-Modell

Die inhaltlich aus dem Transitvertrag (1992) in das Transitprotokoll (1994) übernommene Sonderregelung für den Straßenverkehr basiert auf einem System von Transitrechten

(„Ökopunkten“), gemäß dessen schwere LkW mit über 7.5 t für jede Transitfahrt durch Österreich Ökopunkte entrichten müssen, wobei die Zahl derselben nach den NOx-Emissionen des jeweiligen LkW-Motors bemessen wird. Die Gesamtzahl der diesbezüglich für die EU-Mitgliedstaaten verfügbaren Ökopunkte wurde – ausgehend von einem für das Jahr 1991 festgelegten Referenzwert von 1.260.000 Fahrten – mit über 23,5 Mio bemessen. Diese Gesamtzahl an Ökopunkten ist bis zum Ende des Jahres 2003 degressiv um 60% auf insgesamt 40% abzusenken. Damit aber nicht durch stärker schadstoffgedämpfte Motoren – die naturgemäß weniger Ökopunkte verbrauchen - dieses System „unterlaufen“ werden kann, wurde in Art. 11 Abs. 2 lit. c des Transitprotokolls iVm Anhang 5 Nr. 3 zugleich eine zahlenmäßige Begrenzung der Transitfahrten (sog. „Plafonierung“) vorgesehen, die in folgender „Überlaufsregelung“ bestand: Sollte die Zahl der Transitfahrten in einem Jahr den für das Jahr 1991 festgelegten Referenzwert – der, angepasst an den EU-Beitritt Finnlands, Österreichs und Schwedens ca. 1,5 Mio. Transitfahrten beträgt – um mehr als 8% übersteigen, so muß die Kommission geeignete Maßnahmen treffen, die in einer entsprechenden Reduktion der Ökopunkte für das folgende Jahr bestehen (sog. „108%-Klausel“).

Das Transitregime war als *Übergangsregelung* konzipiert, die am 31. Dezember 2003 auslaufen sollte. Während dieser Zeit wurde das Ökopunktemodell aber einer zweimaligen Revision unterworfen, was zu seiner Benennung als „3+3+3“-Modell Anlass gegeben hat:

- 1) Bis zum 1. Jänner 1998 war das Transitregime vollinhaltlich anzuwenden;
- 2) Vor dem 1. Jänner 1998 hatte der Rat auf der Grundlage eines Berichts der Kommission das Funktionieren des Transitregimes zu überprüfen. Sollte er danach nicht einstimmig andere Maßnahmen beschließen, so verlängert sich die Übergangszeit bis zum 1. Jänner 2001 – was auch tatsächlich der Fall war, da die Kommission die Auffassung vertrat, dass das Ökopunktesystem bis zu der für den 1. Jänner 2001 vorgesehenen (zweiten) Überprüfung beibehalten werden sollte;
- 3) Vor dem 1. Jänner 2001 hatte die Kommission, in Zusammenarbeit mit der Europäischen Umweltagentur, eine wissenschaftliche Studie durchzuführen, um festzustellen, inwieweit das Ziel des Transitregimes der Reduzierung der Umweltbelastung durch den Schwerverkehr auf einer „dauerhaften und umweltgerechten Grundlage“ erreicht worden ist. Wäre dies der Fall gewesen, dann wäre das Transitprotokoll bereits am 1. Jänner 2001 ausgelaufen. Da die Kommission aber zu der Überzeugung gelangte, dass das Ziel einer 60%igen Reduktion der NOx-Emissionen nicht erreicht worden sei und auch der Rat und das EP die von der Kommission vorgeschlagene VO, die eine Weiterführung des Ökopunktesystems – allerdings bei gleichzeitiger Streichung der 108%-Klausel – vorgesehen hatte, nicht mehr zeitgerecht vor dem Jahresende 2000 verabschieden konnten, verlängerte sich das Transitregime automatisch um eine letzte Dreijahresperiode vom 1. Jänner 2001 bis zum 31. Dezember 2003.
- 4) Ab dem Ende der Übergangszeit, d. h. mit dem 1. Jänner 2004, endet das Ökopunktesystem und der gemeinschaftliche Besitzstand findet volle Anwendung. Im Klartext heißt das, dass ab diesem Zeitpunkt Österreich über keine rechtlichen Mittel mehr verfügt, den Transitverkehr quantitativ zu beschränken.

Damit hätte das Ökopunktesystem zweimal vorzeitig beendet werden können: nämlich einmal dadurch, dass der Rat vor dem 1. Jänner 1998 einstimmig andere (gleichwertige)

Maßnahmen beschlossen hätte sowie andererseits auch dadurch, dass das Gutachten der Europäischen Umweltschutzagentur ergeben hätte, dass das Ziel des Transitregimes auf einer „dauerhaften und umweltgerechten Grundlage“ bereits Ende 2000 erreicht worden ist. Wenn aber ein System vorab beendet werden kann, weil es sein (Schadstoffminimierungs-)Ziel bereits erreicht hat – d. h. wenn ein Regime, das an sich im Jahr 2003 abläuft, bereits im Jahr 2001 vorgezogen beendet werden kann - dann ergibt sich formallogisch schlüssig, dass es zumindest bis zum Ende der vorgesehenen Periode, grundsätzlich aber auch noch darüber hinaus, weiterbestehen soll. Diese Überlegung wird auch noch durch den Begriff „dauerhaft“ in Art 11 Abs. 4 Transitprotokoll gestützt, der ansonsten keinen Sinn machen würde.

Ganz allgemein muß aber bereits an dieser Stelle betont werden, dass sowohl der Transitvertrag als auch das anlässlich des Beitritts abgeschlossene Protokoll Nr. 9 zwar nur als befristete „*Übergangsregelungen*“ für eine zwölf bzw. elfjährige Laufzeit abgeschlossen wurden, die Vertragspartner dabei aber grundsätzlich davon ausgingen, dass diese Übergangszeit genügen würde, um in der Zwischenzeit in der EU ein allgemeines System der verkehrsbedingten Schadstoffreduktion auszuarbeiten – Stichwort „*Wegekosten-Richtlinie*“ bzw. Rahmenregelung für die *Tarifierung der Infrastrukturnutzung*) - das dann die Ökopunkteregelung obsolet machen würde. Die Grundphilosophie war daher die, dass das Transitsystem später in ein ökologisch orientiertes System der Anlastung der externen Kosten des Schwerverkehrs in der EU „kippen“ sollte. Sachlogisch wäre es ja völlig unsinnig gewesen, Österreich im Zuge seines Beitritts zur EU lediglich eine zeitlich befristete Reduktion der Schadstoffe in Aussicht zu stellen, die nach wenigen Jahren durch eine völlige Freigabe des Verkehrs wieder zunichte gemacht werden würde.

### **Die „108%-Schutz“- oder „Überlaufklausel“**

Neuerdings geht die Kommission offensichtlich davon aus, dass die „108%-Schutz“- oder „Überlaufklausel“ deswegen fallen sollte, weil sie eine „sachlich nicht gerechtfertigte Regelung“ darstellt und im Grunde „eine sinnwidrige Sanktion darstellt, die nur dann greift, wenn ein Lkw zu umweltfreundlich ist“ (KOM (2000) 862, Erwägungsgrund Nr. 4). Für die Kommission ist es nämlich nicht einsichtig, warum an einer Fahrtenplafonierung festgehalten werden soll, wo es doch Österreich völlig egal sein könnte, wie viele Transitfahrten durch sein Staatsgebiet durchgingen – wenn nur der Ökopunkteverbrauch gleichbleibe. Wenn es nur deswegen zu einer Zunahme der Transitfahrten komme, weil neue Motoren entwickelt wurden, die immer weniger NOx emittieren - diese aber dieselbe Anzahl von Ökopunkten verbrauchen, wie die früheren schadstoffreicheren Motoren - sei es nicht verständlich, warum Österreich dagegen remonstriere. Durch die „108%-Klausel“ würden vor allem die Verkehrsunternehmer nicht zur Nutzung emissionsärmerer Lkws für den Transit durch Österreich veranlasst.

In diesem Zusammenhang scheint die Kommission unverständlicherweise den Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofes der EG (EuGH) vom 23. Februar 2001 nicht zu kennen, in dem ganz eindeutig festgestellt wurde, dass allein die Plafonierung der Fahrten schon eine eigene relevante Zielsetzung neben der Schadstoffminimierung des österreichischen Transitprotokolls darstellt: Mit der „108%-Schutzklausel“ wird „offenbar nicht nur die Reduktion der NOx-Emissionen angestrebt – die im Übrigen durch eine Verringerung der Ökopunkte nur begünstigt werden kann – sondern daneben auch eine Begrenzung von Transittfahrten, deren Zunahme als zu vermeidende Störung angesehen wird“ (EuGH, Rs. C-445/00 R, Österreich/Rat, Slg. 2001, S. I-1492 Rdnr. 91). Damit legitimiert der EuGH aber die „Plafonierungsregelung“ des Transitprotokolls und erkennt, dass auch die Vermehrung der Transittfahrten – durch Abrollgeräusche, verkehrsbedingte Stauemissionen, größere Unfallhäufigkeit etc. – eine Umweltbelastung darstellen bzw. negative Effekte haben kann.

Wenn also die Kommission neuerdings das Fallen der 108 %-Klausel damit rechtfertigen will, dass diese eine „unsachliche Lösung“ dahingehend darstellt, dass sie die Zulassung immer schadstoffärmerer Lkws verhindert, dann kann man nur sagen, daß sie dies wider besseres Wissen tut, da man – auch aus der Sicht des EuGH - die Transitregelung stets in Kombination ihrer beiden Elemente gesehen hat und auch sehen muß: Sie ist zum einen eine *schadstoffminimierende*, zugleich aber auch eine *fahrtenplafonierende* Regelung. Wenn jetzt mit Hilfe der Kommission versucht wird, auf *sekundärrechtlichem* Wege, nämlich durch den Erlaß einer Verordnung, die *primärrechtlich* im Art 11 Abs 2 lit c) garantierte Überlaufregelung der „108 %-Schutzklausel“ zu eliminieren, dann gehören keine großen juristischen Kenntnisse dazu, um zu erkennen, dass dies eine mit Nichtigkeit bedrohte Vorgangsweise darstellt, gegen die vor dem EuGH geklagt werden kann. Im Übrigen hat es die Kommission auch durch ihren eigenen Rechtsdienst bestätigt bekommen, dass sie damit gegen Primärrecht verstößt.

## Mögliche Prolongierung des Transitregimes?

Wenngleich der gemeinschaftsrechtliche Besitzstand im Verkehrsbereich ab dem 1. Jänner 2004 volle Anwendung findet, ist das mit dem Transitprotokoll verfolgte Ziel – nämlich die Reduzierung der Umweltbelastungen des Transitverkehrs auf einer dauerhaften und umweltgerechten Grundlage – so ausgestaltet, dass ein ersatzloses Auslaufen des Transitregimes dieser primärrechtlich verankerten Regelung (Art. 11 Abs. 4 Transitprotokoll) ihre nützliche Wirkung nehmen würde. Vor diesem Hintergrund hat der Europäische Rat von Laeken vom 14./15. Dezember 2001 in den Schlußfolgerungen des Vorsitzes folgendes festgestellt: „Der Europäische Rat ersucht die Kommission, als Zwischenlösung einen Vorschlag zu unterbreiten, der auf eine Verlängerung des Öko-Punktesystems, das im Protokoll 9 zur Akte über den Beitritt Österreichs vorgesehen ist, abstellt, damit das Kapitel „Verkehr“ im Rahmen der Beitrittsverhandlungen noch vor Jahresende abgeschlossen werden kann“ (Punkt 58).

In der Folge hat die Kommission am 21. Dezember 2001 einen Vorschlag für eine VO des EP und des Rates zur Einrichtung eines Ökopunktesystems für Lkw im Transit durch Österreich für das Jahr 2004 vorgelegt (KOM (2001) 807 endg.), in dem vorgesehen ist, zwar das Ökopunktesystem, nicht aber die „108%-Schutzklausel“ für das Jahr 2004 zu verlängern. Interessanterweise ist dieser Kommissionsvorschlag erst sehr spät im Amtsblatt publiziert worden - nämlich im Amtsblatt vom 30. April 2002 – eine in dieser verfahrenen Situation mehr als bezeichnende Vorgangsweise. In diesem Verordnungsvorschlag stellt die Kommission ganz eindeutig auf den vorstehend erwähnten Punkt 58 der Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Laeken ab und erklärt, dass diese Maßnahme - nämlich eine Ökopunkteregelung für das Jahr nach dem Auslaufen des Transitprotokolls, d. i. das Jahr 2004, vorzulegen - deswegen erforderlich ist, weil der Rahmenvorschlag für die Tarifierung der Infrastrukturnutzung, wie sie im Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik bis zum Jahr 2010 vorgesehen ist, noch nicht verabschiedet wurde. Das heisst, dass die Regelung, die die Kommission jetzt anbietet, eine Regelung ist, die auf jeden Fall für das Jahr 2004 intendiert ist, unter Umständen aber auch noch um zwei weitere Jahre erstreckt werden kann. Sollte es nämlich bis dahin nicht zur Anlastung der externen Kosten in der im Weißbuch vorgesehenen Form kommen, so sieht Art 3 Abs 3 des Kommissionsvorschlags folgendes vor: „Falls der Rahmenvorschlag für die Tarifierung der Infrastrukturnutzung nicht verabschiedet wird, gelten die Bestimmungen von Abs 2 ein weiteres Jahr und gegebenenfalls noch ein darauffolgendes Jahr lang“.

Wenn man dieses „*gegebenenfalls*“ nun so liest, dass es bis zum Jahr 2006 die Ökopunkteregelung deswegen geben soll, weil bis dahin die ökologisch verträgliche Ersatzlösung noch nicht da ist, dann hätten wir als „Bestszenario“ ein im Jahr 2003 auslaufendes Transitprotokoll Nr. 9 und danach ein garantiertes Jahr 2004 sowie auch noch ein weiteres darauffolgendes Jahr 2005 und dann gegebenenfalls noch ein drittes Jahr 2006. Bis dahin sollte es eigentlich gelingen, einen Rahmenvorschlag für die Lenkung, Bewirtschaftung und Steuerung der alpenquerenden Verkehrsströme zu erstellen. Nachteilig an diesem Verordnungsvorschlag der Kommission ist nur, wie bereits vorstehend erwähnt, das Fallen der „108 %-Schutzklausel“, was ganz eindeutig deswegen rechtswidrig ist, da diese Klausel primärrechtlich verankert ist und durch keine sekundärrechtliche Regelung abbedungen werden kann.

### **Schlußbetrachtungen: Österreich und die Schweiz im gleichen (Transit-) Boot?**

Was zum heutigen Zeitpunkt bereits festgestellt werden kann, ist die völlige Aussichtslosigkeit, das Transitprotokoll „telle quelle“ zeitlich auf *unbestimmte Zeit* zu erstrecken und die bisherige Ökopunkteregelung zu prolongieren. Diesbezüglich fehlt der politische Wille der anderen EU-Mitgliedstaaten gänzlich. Selbst die kurzfristige Erstreckung auf das Jahr 2004 – unter Umständen aber auch noch auf die Jahre 2005 und 2006 – scheint politisch blok-

kiert zu sein. Die „108%-Schutzklausel“ ist bereits gefallen und es droht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch die *Plafonierung* für schadstoffarme Lkws in Wegfall zu geraten.

Die einzige Hoffnung liegt daher auf einer raschen Verabschiedung des vorgesehenen Rahmenvorschlags für die Tarifierung der Infrastrukturnutzung, vor allem auch deshalb, da in absehbarer Zeit die der Schweiz in dem mit der EG im Juni 1999 abgeschlossenen bilateralen Landverkehrsabkommen, das am Juni 2002 in Kraft getreten ist, zugesagten Tarifierungen zum tragen kommen. Bereits am 1. Jänner 2001 führte die Schweiz ein neues System von Straßenbenutzungsgebühren, die sog. „*leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*“ (LSVA) ein, bei der die maximal zulässigen Gebührensätze für 2001 zwischen 145 und 205 Schweizer Franken – je nach Fahrzeugkategorie - lagen. Ab dem Jahr 2005 beträgt dann die Höchstgebühr für die „schmutzigsten“ Lkws 380 Schweizer Franken und die gewichtete Durchschnittsgebühr 200 Euro. Da aber die von der Schweiz alleine durchfinanzierte „Neue Alpenversale“ (NEAT) nicht vor 2005 in Betrieb gehen wird, erhebt die Schweiz bis zur Eröffnung des ersten Tunnels (Lötschbergtunnel) bzw. bis zum 1. Jänner 2008 die Durchschnittsgebühr von 200 Euro nicht schon ab 2005, sondern verlangt nur tatsächliche Gebühren mit einem Durchschnittswert von 180 Euro und einem Höchstsatz von 350 Schweizer Franken. Für leere und leicht beladene Lkws unter 28t werden jährlich Kontingente von 220.000 Fahrten eingerichtet, deren Gebühr von 50 Schweizer Franken im Jahre 2001 auf 80 Franken im Jahre 2004 ansteigt.

Die Gebühren- und Mautsituation in der Schweiz ist deshalb für Österreich von grundlegender Bedeutung, da sich die Alpenübergänge wie kommunizierende Gefäße verhalten und der Verkehr sich dorthin verlagert, wo die Gebührensituation am günstigsten ist. Unter diesem Aspekt stellte sich vor dem Abschluß des Landverkehrsabkommen Schweiz-EG (1999) die Situation des Schweizer „*Umwegverkehrs*“ auf der Inntal-Brenner – Autobahn folgendermassen dar:

- (1) Es nahmen ca. 25% der Lkw bei ihrer Fahrt über den Brenner zum Teil beträchtliche Umwege in Kauf (sog. „*Umwegtransit*“) - in bezug auf die Achse Brüssel-Mailand wäre dies eine um 266 km längere Strecke als über die kürzeste Achse durch die Schweiz!
- (2) Es stand für weitere rund 18% der Lkws außer der Route durch Tirol zumindest eine weitere sinnvolle Alternative zur Verfügung (sog. „*Mehrwegtransit*“);
- (3) Es fuhren nur ca. 57% der Lkw auf dem kürzesten Weg durch Tirol (sog. „*Bestwegtransit*“).

Damit waren für rund 43% (!) aller Lkw-Fahrten echte Alternativen gegenüber einem Transit durch Tirol gegeben. Mitte der 90er Jahre des vorigen Jhdts. waren 350.000 Lkws, d. h. beinahe ein Viertel (!) des gesamten Schwerverkehrsaufkommens am Brenner, von der Schweiz verursachter „*Umwegverkehr*“.

Völlig offen stellt die Schweiz fest, dass ohne die Einhebung der LSVA von dem gegenwärtig von der Schweiz verursachten Umwegverkehr von 580.000 Lkws – wovon 380.000 über Frankreich und 200.000 über Österreich ausweichen – 500.000 Lkws wieder in die

Schweiz „zurückfließen“ würden. Die grundlegende Problematik ist daher die, dass der Schweiz als Drittstaat höhere Bemautungen zugestanden wurden als dies für Österreich zutrifft. Dazu kommt noch der Umstand, dass Österreich seine Mauthöhe am Brenner aufgrund des verurteilenden Erkenntnisses des EuGH vom 26. September 2000 (Rs. C-205/98, *Kommission/Österreich*, Slg. 2000, S. I-7367 ff.) zu reduzieren hatte und auch noch von einer Reihe von Frächtern auf der Grundlage von Art. 137 B-VG beim VerfGH wegen Nichtreduktion der Brennermaut auf *Staatshaftung* geklagt wurde.

Damit liegt aber eine an sich groteske Situation vor: dem Nichtmitgliedstaat Schweiz wurden im bilateralen Landverkehrsübereinkommen mit der EG bessere Rahmenbedingungen zur Regulierung seines alpenquerenden Transitverkehrs zugestanden, als dem EU-Mitgliedstaat Österreich, der sich verkehrsgeographisch in einer völlig vergleichbaren und mit der Schweiz eng verbundenen Situation befindet. Bedenkt man dazu noch, dass es Österreich war, das unter seiner Präsidentschaft im Dezember 1998 die stockenden Verkehrsverhandlungen der EU mit der Schweiz deblockierte, die dann zum Abschluß des Landverkehrsabkommen 1999 führten, dann erscheint die gegenwärtige Situation noch grotesker. Es will und will Österreich offensichtlich nicht gelingen, seine legitimen Interessen im Schoß der EU zu wahren – woran das eigentlich liegen mag? Mit dieser Aufforderung an Sie, darüber nachzudenken, würde ich jetzt eigentlich gerne schließen.

#### **Literatur:**

Anlässlich der Tagung wurden zwei Artikel von Herrn Prof Hummer aufgelegt:

- Prolongierungsmöglichkeit des „Ökopunktemodells“ bzw dessen Schadstoffreduktion über die Laufzeit des Transitprotokolls (2003/2004) hinaus?, in: ZVR 5/2001, S. 146 – 160;
- Faktische, politische und rechtliche Handlungsspielräume in der österreichischen (Straßen-) Verkehrspolitik, in: ZÖR 2001, S. 1 - 63.

Diese Unterlagen können in Kopie bei der AK-Wien angefordert werden (siehe Impressum).



## 5. Transitpolitik im Zuge von Transitnachfolgeregelung und EU- Erweiterung – Erfahrungen und Erwartungen an die Politik

Fritz Gurgiser

### 5.1 Folienvortrag





## GRUNDSATZENTSCHEIDUNG

Lkw-/Transitverkehr und Lebens-/Wirtschaftsraum schließen sich nicht aus **wenn**

die Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass Mensch, Natur- und Lebensraum an erster Stelle stehen !!!

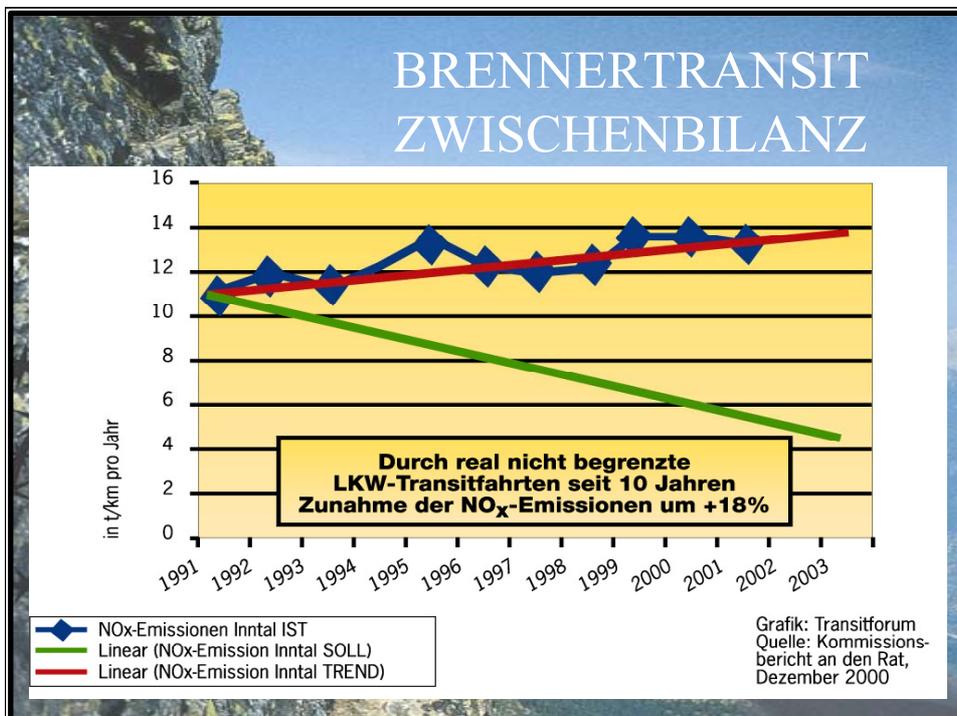
➔ **60%ige Reduktion der NOx-Emissionen**

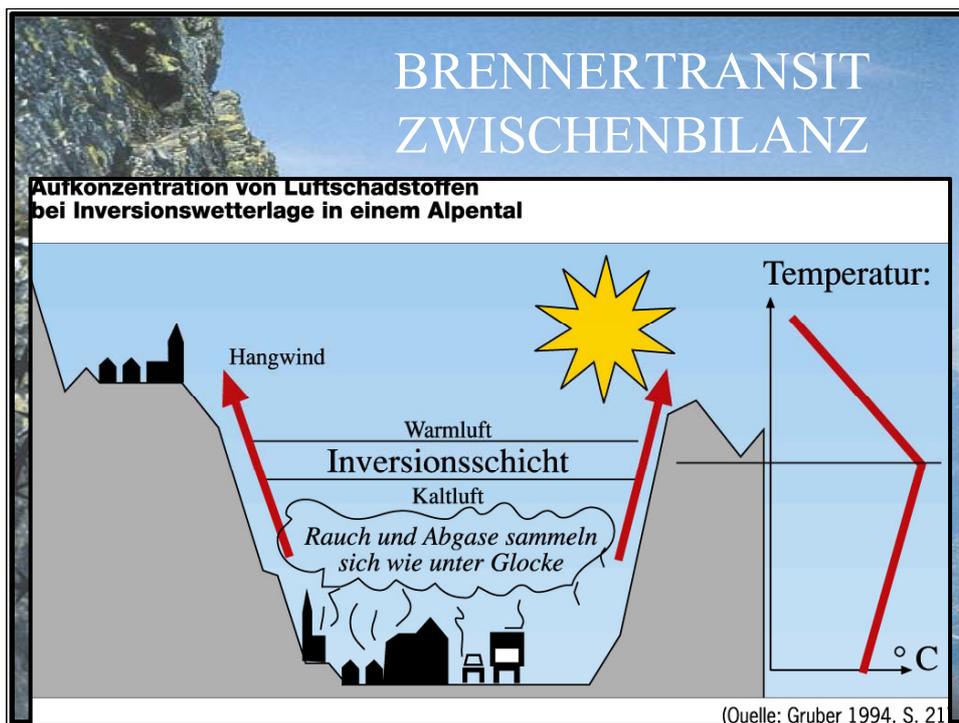
➔ **Zahlenmäßige Begrenzung der LKW-Transitfahrten** als Grundlage für eine dauerhaft umweltgerechte Regelung

## BRENNERTRANSIT ZWISCHENBILANZ

**BEITRITSVERTRAG (PROTOKOLL NR. 9):**  
Dauerhafte und nachhaltige **Reduktion** der NO<sub>x</sub>-Belastung aus dem Lkw-Transit binnen 12 Jahren (1991-2003) **um - 60%**

**TATSÄCHLICH:**  
**Zunahme** der NO<sub>x</sub>-Emissionen aus dem Lkw-Transit im Zeitraum 1991 - 2001 **um + 18%**

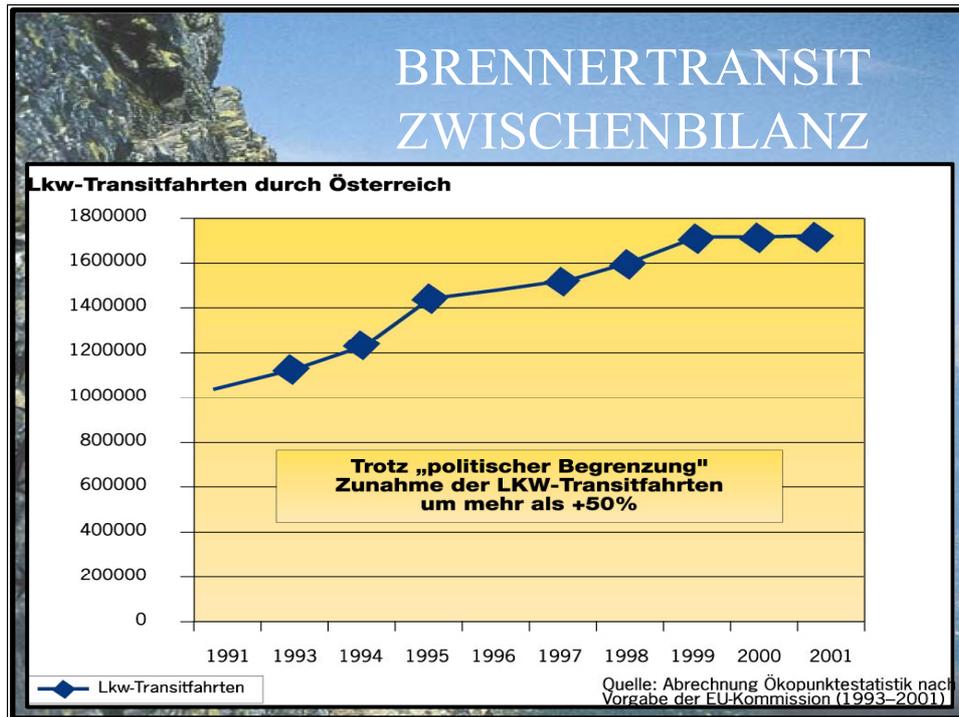


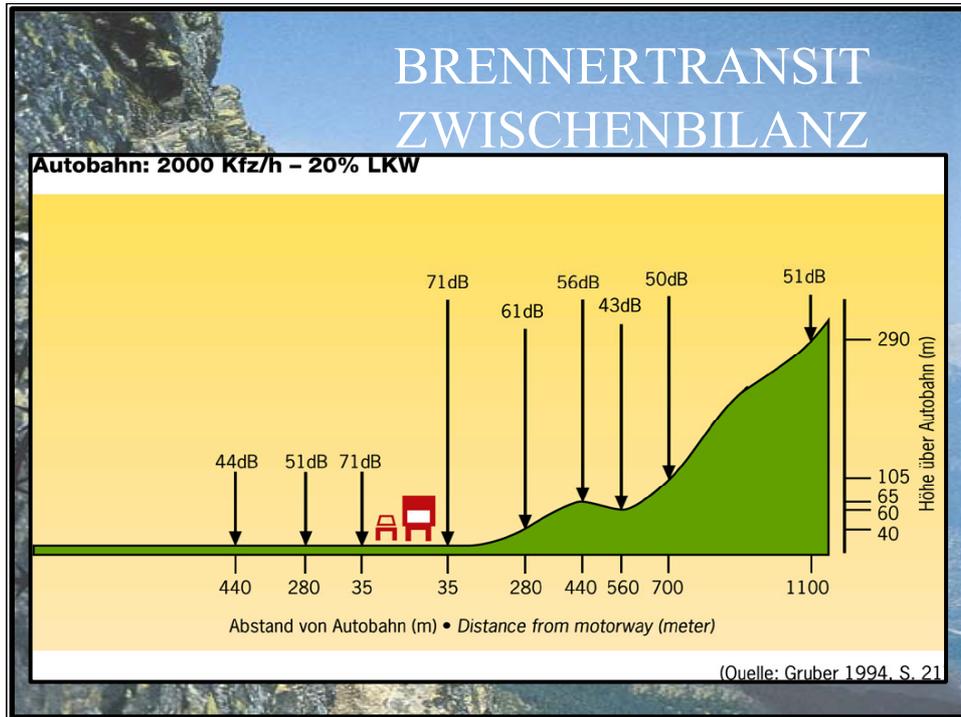


### BRENNERTRANSIT ZWISCHENBILANZ

**BEITRITSVERTRAG (PROTOKOLL Nr. 9):**  
**Mengenmäßige Beschränkung** der Lkw-Transitfahrten zur Erreichung der Schadstoffreduktion

**TATSÄCHLICH:**  
**Zunahme der Lkw-Transitfahrten** im Zeitraum 1991 - 2001 um über **+ 50 %**





### BRENNERTRANSIT ZWISCHENBILANZ

➔ **Lärm als größter Umweltstressfaktor der Gesellschaft**

➔ **Nachteilige Auswirkungen auf die touristische Entwicklung (Rückgang um - 50% in den letzten 20 Jahren entlang der BrennerRoute)**



## BRENNERTRANSIT ZWISCHENBILANZ

**BEITRITTSVERTRAG (PROTOKOLL Nr. 9):**  
Umsetzung der **Kostenwahrheit** im Straßen-  
güterverkehr !

**TATSÄCHLICH:**  
Kontinuierliche **Senkung der Lkw-Transit-  
kosten** seit dem Beitritt 1995 **um - 57%**

**1994: 181.69 Euro** → **2002: 77.76 Euro**



## BRENNERTRANSIT ZWISCHENBILANZ

**Gleichzeitig Zunahme der Tonnage  
auf der Straße über den Brenner  
von 15 mill Gütertonnen netto (1991)  
auf 26 mill Gütertonnen netto (2000)**

**+ 73 %**

**(Bahn: Zunahme von 7.6 auf nur 9.6 mill Gütertonnen)**

KONSEQUENZEN:

- **Steigerung der Lkw-Transitfahrten** von derzeit 1.6 mill auf 2.5 - 3 mill pro Jahr
- VERDOPPELUNG !!**
- **Keine** vertragskonforme „dauerhafte und nachhaltige“ **Schadstoffentlastung um - 60%**
- **Keine** Lärmentlastung
- **Mittel- und langfristiges AUS für den TOURISMUS** in vielen Alpentälern

KONSEQUENZEN:

- **BETRIEBSANSIEDLUNGSVERBOT** wegen Überschreitung der EU-Schadstoffgrenzwerte (schon heute!)
- **Mittel- und langfristiges AUS für die SCHIENE !**
- **Druck auf den Bau 3. und 4. AUTOBAHN-SPUREN**
- **MASSIVES SICHERHEITSPROBLEM** für alle Verkehrsteilnehmer



Alpenkonvention  
Verkehrsprotokoll

**ARTIKEL 11:**

**DIE VERTRAGSPARTEIEN  
VERZICHTEN AUF DEN BAU NEUER  
HOCHRANGIGER STRASSEN FÜR  
DEN ALPENQUERENDEN  
VERKEHR !**

Anwendungsbereich  
der Alpenkonvention  
(96/19/EC und  
BGBl. 477/1995)

100 km

Dezember 2001

Alpenschutz  
Transiterklärung

- \* Umsetzung der Kostenwahrheit bzw. Kostengerechtigkeit
- \* Nutzung der vorhandenen Eisenbahnkapazitäten
- \* Aus-(Bau-)Stopp weiterer Alpentransitstraßen
- \* **Generelles Nachtfahrverbot** für Alpentransit-routen
- \* **Effiziente Kontrollen** des Straßengüterverkehrs
- \* **Keine Harmonisierung von Lkw-Fahrverboten**
- \* **Stärkung der Produkte mit kurzen Transportwegen**
- \* **Faire Bedingungen für Berufskraftfahrer**

## Faire Bedingungen für Berufskraftfahrer: in den Tod getrieben

- Einhaltung der Ruhezeiten
- Einhaltung der Geschwindigkeits- und Gewichtslimits
- Einhaltung der Gefahrgut-Auflagen
- Ausreichende Arbeits- und Transportbewilligungen
- .....

The diagram features a central skull with a traffic cone on top, set within a grey archway. The archway is labeled 'MONTBLANC • TAUERN • GOTTARD'. Below the skull, a series of pillars of varying heights support a grey platform. Each pillar has a label in German and English. From left to right, the labels are: 'Wegkastennichtlinie' (Sensible corridors), 'Sensible Korridore', 'Verlagerung' (Paying the true cost), 'Nachfolge-regelung', 'Follow-up regulations', 'Weißbuch', 'Alpen-schutz', 'Schienenschiene', 'Road pricing', 'Shifting goods', and 'Transport cost guidelines'. On the left side of the diagram, there is a blue vertical bar with a list of bullet points, partially obscured by the diagram's elements.

- Einhal
- Einhal
- und Ge
- Einhal
- Ausrei
- portbe
- .....



Alpenschutz  
Transiterklärung

- \* Umsetzung der Kostenwahrheit
- \* Nutzung der vorhandenen Eisenbahnkapazitäten
- \* Aus-(Bau-)Stopp weiterer Alpentransitstraßen
- \* Gen. Nachtfahrverbot für Alpentransitrouten
- \* Effiziente Kontrollen des Straßengüterverkehrs
- \* Keine Harmonisierung von Lkw-Fahrverboten
- \* Stärkung der Prod. mit kurzen Transportwegen
- \* Faire Bedingungen für Berufskraftfahrer
- \* **Klare verkehrs-, umwelt-, sozial- und finanzpol. Vereinbarungen vor einer allfälligen Osterweiterung**



TATORT BRENNER  
BAND 3





EU - Osterweiterung

Keine Zustimmung Österreichs zum Abschluss des Verkehrskapitels solange die dauerhafte Reduktion der Verkehrsbelastungen nicht gewährleistet ist !

➔ **BEGRENZEN STATT LIBERALISIEREN !**

➔ **KOSTEN ANLASTEN STATT SUBVENTIONIEREN !**



EU - Osterweiterung

**ANSONSTEN PROGNOSTIZIERTE  
ZUNAHME  
- DES STRASSENGÜTERVERKEHRS  
UM 200 %  
- DER STRASSENGÜTERTONNAGEN  
UM 500 %  
IM RAHMEN DER EU-OSTERWEITERUNG**

## 5.2 Alpenschutz - Transiterklärung

### Einleitung.

Wenn **Verträge gebrochen** statt gehalten werden, **Belastungen zu-** statt abnehmen und **Bürgernähe** durch **Bürgerferne ersetzt** wird, ist es Zeit, Forderungen und Strategien der letzten Jahre zu überdenken und neu zu definieren.

Deshalb stellen wir diese **aktualisierte Alpenschutz-Transiterklärung** vor und verlangen, dass der **Schritt** von der **Symptombekämpfung zur Ursachenbekämpfung** gesetzt wird. Unser Forderungsprogramm bewegt sich völlig im Rahmen der verfassungsrechtlichen Grundlagen und völkerrechtlichen Verpflichtungen der Länder, des Bundes und der Europäischen Union: Rechtliche Grundlagen bilden insbesondere das **Bundesverfassungsgesetz** über den **Umfassenden Umweltschutz** (BGBl. 491/27.11.94), die **Ziele der Alpenkonvention** (BGBl. 477/21.07.1995 und 96/191/EC) und ihrer Durchführungsprotokolle sowie der **Vertrag von Amsterdam**, Art. Nr. 95 (verpflichtet die Gemeinschaft bei jeder Politik, ein hohes Schutzniveau für die Umwelt zu sichern).

Die bisher gesetzten Maßnahmen gegen den Transitverkehr waren sicherlich gut gemeint; manchmal tat man auch nur so, als ob man etwas tue. Sie waren aber jedenfalls unzureichend. Es ist richtig, dass die rasche Durchsetzung technischer Verbesserungen der Lkw (und Pkw) notwendig war und bleibt – weniger laute und schadstoffärmere Lkw (und Pkw) sind besser als technisch veraltete, laute und besonders schadstoffreiche Lkw (und Pkw). Diese technischen Verbesserungen wurden aber durch die massive Zunahme des Straßengüterverkehrs im Allgemeinen, des alpenquerenden Lkw-Transitverkehrs durch nur wenige enge Gebirgstäler im Besonderen, wieder zunichte gemacht. Die **Mittel zur Begrenzung** des Lkw-Transitverkehrs wie Ökopunkteregelung, Sonn- und Feiertagsfahrverbote, das Nachtfahrverbot für laute Lkw etc. wurden jedoch massiv **aufgeweicht**, werden viel zu wenig kontrolliert und stammen die sachlichen Grundlagen für Ausnahmen zum Teil aus den 60-er Jahren (vgl. bspw. den Begriff "leicht verderbliche Güter").

Diese **Mittel waren, sind und werden in Zukunft nicht imstande** sein, die **Problematik** des hochsubventionierten alpinen und europäischen Straßengüterverkehrs **zu lösen**.

Es führt daher kein Weg daran vorbei, die **tatsächlichen Ursachen zu bekämpfen** und damit die **Verträge und Ziele dauerhaft umzusetzen**, die der Bevölkerung an den alpinen und europäischen Straßentransitrouten längst zugesagt sind. Deshalb an dieser Stelle der Rechtsgrundsatz, der bei uns an erster Stelle der täglichen Handlung steht:

**Pacta servanda sunt - Verträge sind einzuhalten.**

Die Menschen in den engen Gebirgstälern im **Rahmengebiet der Alpenkonvention** (64,8 % des österreichischen Staatsgebietes!) fordern mit dieser **Alpenschutz-Transiterklärung** ihr **verfassungsmäßig zustehendes Recht auf einen dauerhaft und nachhaltig gesicherten Lebens- und Wirtschaftsraum ein.**

Sie fordern insbesondere von der **Kommission** als “Hüterin der Verträge”, dass unverzüglich **geeignete Maßnahmen** vorgeschlagen werden, damit das im EU-Beitrittsvertrag im Protokoll Nr. 9 verankerte **primärrechtliche Ziel**, die **Reduktion der N0x-Emissionen** durch Lastkraftwagen im Transit durch Österreich **um – 60 %**, “**dauerhaft und nachhaltig**” erreicht wird. Sie fordern zur technischen Umsetzung dieses Zieles **jedenfalls die Beibehaltung einer mengenmäßigen Begrenzung** der Lkw-Transitfahrten. Sie fordern weiter, diese “**geeigneten Maßnahmen**” im Hinblick auf eine allfällige **Erweiterung** der Europäischen Union **auch im Interesse der Beitrittswerber** in das Verhandlungskapitel “Verkehr” **vollinhaltlich einzubringen**. Österreichs Zustimmung zu den endgültigen Ergebnissen der Erweiterungsverhandlungen wird von einer zufriedenstellenden Lösung in bezug auf die Erreichung des oben erwähnten Ziels abhängen.

Im Schlussprotokoll von Göteborg (Juni 2001) hat der Rat verlangt, dass der **Entkopplung** des **Verkehrs** von der **Wirtschaft Einhalt zu gebieten** ist und dies als zukunftsorientierte Aufgabe der Gemeinschaft festgeschrieben; dem ist **Folge zu leisten**.

Die Menschen werden heute **diskriminiert** - von einer Lobby aus Industrie und Politik, die rücksichtslos dem Prinzip der grenzenlosen Mobilität huldigt. Von einer Lobby, die sich mit diesem Prinzip auf einem **rechtlichen und politischen Irrweg** befindet. Von einer Lobby, die sich nicht schämt, sich diesen Irrweg durch die Allgemeinheit finanzieren zu lassen. **Von einer Lobby, für die der Blick auf den Kurs ihrer Aktien an erster Stelle der täglichen Handlung steht - der Mensch und sein Schicksal werden durch eine gnadenlose Profitgier verdrängt.**

Durch die hohe und wirtschaftlich wie sozial in keinster Weise gerechtfertigte Subvention vor allem des Straßengüterverkehrs **bezahlen sich** heute die **Anrainer** an den alpinen wie europäischen Straßentransitrouten den **Verlust** ihres **Lebensraumes**, die **Zerstörung** ihrer **wirtschaftlichen Struktur** und damit die **Zerstörung** ihrer **wirtschaftlichen Existenzgrundlagen selbst**. Wir im Alpenraum spüren die dramatischen Belastungen und Auswirkungen vor allem des Lkw-Transitverkehrs durch wenige alpine Gebirgstäler am stärksten. Weil diese Transitschneisen mitten durch unsere Wohnsiedlungen und Betriebsstätten führen. Deshalb haben auch wir in diesem Alpenraum seit Jahren die **Vorreiterrolle** zur Lösung dieses erstrangigen alpinen und europäischen Problems übernommen.

Dieses Forderungsprogramm ist daher ein **alpines Rahmenpaket** und soll als **Arbeitsgrundlage** für die **verschiedenen alpinen Regionen** dienen und abgestimmt werden. Eine Arbeitsgrundlage auch und vor allem für die zahlreichen Gemeinden, Vereine und Initiativen, die sich seit Jahren im Rahmen ihrer demokratischen Möglichkeiten für die Erhaltung ihres ureigensten und unwiederbringlichen Lebens-, Kultur- und Wirtschaftsraumes einsetzen. Es ist aber auch als **Konfliktansage** an eine Politik zu verstehen, die in diesem Bereich ihrer Verpflichtung nicht nachkommt, vernünftige Rahmenbedingungen zu schaffen, die ein Miteinander von Umwelt und Verkehr ermöglichen.

Das **Transitforum Austria-Tirol** mit seinen **zahlreichen Verbündeten** aus allen gesellschaftspolitisch relevanten Kreisen wird mit dem Projekt **"Am Brenner für die Alpen"** seinen aktiven Beitrag zu einer zukunftsorientierten und gerechten Verkehrspolitik leisten: **Einer Verkehrspolitik, in der die Menschen und ihr Lebensraum unverrückbar im Mittelpunkt stehen - denn der begrenzte Lebensraum Alpen schließt jede Form einer unbegrenzten Mobilität aus.** Was wir gemeinsam "am Brenner" erreichen, wird anderen alpinen und europäischen Regionen ebenso zugute kommen - wie in weiterer Folge den Flachländern.

Mit unserem Forderungsprogramm thematisieren wir erstmals auf nationaler und internationaler Ebene **alle wesentlichen Bereiche** des hoch subventionierten Straßengüterverkehrsproblems:

- **Lärm- und Schadstoffbelastungen als Umweltproblem.**
- **Wirtschaftliche Auswirkungen auf die kleinen und mittleren Strukturen als regionale Wirtschafts- und Existenzprobleme.**
- **Auswirkungen auf die Berufskraftfahrer als soziale Probleme.**
- **Aushöhlung durch Jahrhunderte gewachsener Kultur als ethisches Problem.**

Wir im **Transitforum** sind mit den Jahren des positiven Widerstandes zusammengewachsen. Zu einer **neuen politischen Kultur im Alpenraum**. Weil wir uns den Problemen stellen, weil wir Lösungen anbieten und weil wir uns heute auf eine breite Basis in der Bevölkerung stützen können, die hinter uns steht. Deshalb werden wir für die **Umsetzung** dieser **berechtigten** und **sachlich außer Streit** stehenden **Maßnahmen kämpfen**. Mit allen demokratischen Mitteln, die uns zur Verfügung stehen – es gibt keine Alternative dazu; die Alternative ist die Flucht aus dem Alpenraum, aus der Heimat. **Unterstützen auch Sie uns - denn wer aufgibt, hört auf zu leben und wer schweigt, stimmt zu!**

## DIE MASSNAHMEN.

Die nachfolgenden Maßnahmen stehen sachlich außer Streit. Die Maßnahmen sind „kein Anschlag gegen den Verkehr“, sondern Maßnahmen, die ein „vernünftiges Miteinander von Mensch, Natur, Wirtschaft und Verkehr ermöglichen“. Die Maßnahmen sind im alpinen wie europäischen Interesse umzusetzen - sonst wird sich der Lkw-Transit verdoppeln, und wir verlieren unseren Lebens- und Wirtschaftsraum. Darum geht es.

### Umsetzung der Kostenwahrheit bzw. Kostengerechtigkeit.

Weil wir nicht mit unserem eigenen Steuergeld die Verlärmung, die Vergiftung und den Verlust der Arbeitsplätze finanzieren wollen. Deshalb: Kostenanlastung nach dem Verursacherprinzip beim Straßengüterverkehr bei gleichzeitiger Entlastung der Allgemeinheit; Internalisierung der externen Kosten sowie Kostenzuschlag in besonders sensiblen Zonen.

### Nutzung der vorhandenen Eisenbahnkapazitäten.

Nutzung und Ausschöpfung der vorhandenen Bahnkapazitäten und Infrastruktur vor Neubau. Hierzu bedarf es der Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr und der Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen (Netzzugang für Dritte, Harmonisierung der technischen Bahnvorschriften, Schienenverkehrsverordnung), damit die Eisenbahnen ihre Chancengleichheit im Wettstreit mit der Straße bekommen. **Weil** wir nicht mit unserem eigenen Steuergeld in Eisenbahnen investieren wollen, die nie genützt werden und zu keiner Entlastung der Straßen beitragen.

### Aus- (Bau)-Stopp weiterer Alpen transitstraßen.

Neue Transitschneisen leisten dem unhaltbaren Prinzip der grenzenlosen Mobilität in begrenzten Gebirgstälern Vorschub und vernichten wertvollen Grund und Boden in den Talagen. **Deshalb:** Umsetzung des Durchführungsprotokolls Verkehr der Alpenkonvention und Umlenken der Straßenbaumittel und Teile der hinkünftigen Mauteinnahmen (wie in der Schweiz) in Regionalprojekte zur Sicherung der regionalen Arbeitsplätze und Strukturen (Landwirtschaft, Nahversorgung, Gewerbe, Industrie, Fremdenverkehr etc.) sowie für den Aus- bzw. Aufbau eines attraktiven öffentlichen Personen-Nahverkehr-Netzes.

## Generelles Nachfahrverbot für Alpentransitrouten.

Weil der Nachtlärm für Bevölkerung und Gäste schwere gesundheitliche Folgeschäden verursacht und hohe Schadstoffkonzentrationen in der Nacht die Vorläufersubstanzen für Ozon bilden. **Deshalb:** Umsetzung eines generellen Nachfahrverbotes (in der Schweiz seit 1934!) zum Schutz der Bevölkerung und der Berufskraftfahrer entlang der Transitrouten im Rahmengenbiet der Alpenkonvention sowie in besonders sensiblen Gebieten.

## Effiziente Kontrollen des Straßengüterverkehrs.

Weil nur intensive und korrekte Kontrollen sicherstellen, dass auf den alpinen Transitrouten bestehende Gesetze und Verträge eingehalten und umgesetzt werden. **Deshalb:** Effiziente und verstärkte Kontrollen (Tonnage, Straßengebühren, Ökopunkte, Lkw-Fahrverbote, Gefahrgut, Arbeits- und Ruhezeiten etc.) insbesondere an allen alpinen Transitrouten sowie in besonders sensiblen Gebieten.

## EU-Osterweiterung.

Klare verkehrs-, umwelt- (strengste Umweltstandards), sozial- (kein Sozialdumping) und finanzpolitische (kein Steuerdumping) Vereinbarungen **vor** einer allfälligen Osterweiterung unter Bezug auf die gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung, die Emissionsbelastungen des Lkw-Transitverkehrs um – **60 % dauerhaft** zu reduzieren sowie den Straßengüterverkehr auf die Schiene soweit wie möglich zu verlagern (Protokoll Nr. 9, EU-Beitrittsvertrag). Sonst verkommt die Alpenrepublik zum internationalen Transitkreuz Europas. **Deshalb:** Solange **keine Zustimmung** Österreichs zum Abschluss des Verkehrskapitels und keine Zustimmung zum Beitrittsvertrag bis eine Nachfolgeregelung für das Ökopunktesystem vereinbart wurde, welche die **dauerhaften Reduktionen der Verkehrsbelastungen gewährleistet**.

## Keine Harmonisierung von Lkw-Fahrverboten.

Keine Harmonisierung der bestehenden Sonn- und Feiertagsfahrverbote, die den Wegfall durch Jahrhunderte gewachsener ethischer und kultureller Grundwerte bedeuten würden. An dieser Stelle dafür die zeitgemäße Überarbeitung und Neu-Definition zahlreicher Ausnahmeregelungen von den bestehenden Lkw-Fahrverboten (z. B. Begriff der "leicht verderblichen Güter" etc.). **Deshalb:** Verankerung der Grundsatzes der Subsidiarität für Fahrverbote.

## Pkw: Tempo 80/110 auf Bundesstraßen und Autobahnen.

Tempolimits tragen wesentlich zur Senkung der Unfallopfer und Toten im Straßenverkehr als auch zur Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastungen bei. **Deshalb:** Setzen wir

den ersten Schritt - weil der begrenzte alpine Lebensraum kein unbegrenztes Verkehrswachstum und keine Rennstrecken verträgt.

## Stärkung der Produkte mit kurzen Transportwegen.

Die alpinen Produktionen in Landwirtschaft, Gewerbe, Nahversorgung etc. geraten durch die Billigimporte über Tausende Kilometer immer mehr unter Druck bis hin zum Konkurs. Weil wir im Alpenraum mit hohen Betriebs- und Arbeitssteuern konfrontiert sind; unseren Mitarbeitern damit ihren Lebensstandard und ihre Existenz sichern. **Deshalb:** Entkopplung von Verkehrswachstum und Wirtschaftswachstum. Bilden wir mit neuen Allianzen einen Gegenpol zu diesen "Kilometerfresser-Produkten" sowie der Lagerhaltung auf der Straße und stärken damit die Regionalwirtschaft bis hin zu Boykottmaßnahmen der industriellen Wegwerfprodukte in allen Bereichen.

## Faire Bedingungen für die Berufskraftfahrer.

Weil die Berufskraftfahrer immer mehr unter persönlichen Druck geraten (schlechte Entlohnung, illegale Beschäftigung, Wegfall des Familienlebens, Druck auf rechtswidriges Fahrverhalten etc.) muss auch dieses Problem fair gelöst werden. **Deshalb:** Abschaffung der Sklaverei im Straßengütergewerbe. Korrekte und den heutigen Berufsanforderungen entsprechende sozial- und pensionsversicherungspflichtige Entlohnung, faire Arbeitszeiten und Ruhepausen etc.).

**Die Verfasser:** Thomas Angermair, Fritz Gurgiser, Peter Haßlacher, Dietmar Höpfl, Lothar Müller, Reinhold Mühlmann, Herbert Scheiring, Elmar Schiffkorn, Kuno Schraffl, Hubert Sickinger, Gerhard Unterweger sowie eine Reihe von externen Experten auf nationaler und internationaler Ebene, die hier namentlich nicht genannt werden. Bei denen wir uns aber sehr herzlich für Ihr Engagement und ihren Mut zur Zusammenarbeit bedanken.

## Die Erstunterzeichner (alphabetisch):

Dr. Maximilian Aichern, e. h.	Bischof von Linz
Dipl.Oec. Stephan Brückl, e. h.	Geschäftsführer des Süddeutschen Instituts für Nachhaltiges Wirtschaften u. Oeko-Logistik-GmbH
Fritz Dinkhauser, e. h.	Präsident der Tiroler Arbeiterkammer
Dr. Heinz Fuchsig, e. h.	Umweltreferent der Tiroler Ärztekammer

Dr. Peter Grauss, e. h.	1. Vorsitzender des Österreichischen Alpenvereins
Dr. Alois Kothgasser, e. h.	Bischof von Innsbruck
Dr. Hans Moser, e. h.	Rektor der Universität Innsbruck
Mag. Thomas Pupp, e. h.	Vorsitzender der Tiroler Naturfreunde
Kuno Schraffl, e. h.	Vorsitzender des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz in Südtirol
Luis Vonmetz, e. h.	Vorsitzender des Südtiroler Alpenvereins

### Die Tiroler Konrad Lorenz-Staatspreisträger für Natur- und Umweltschutz:

Karl-Heinz Baumgartner, Steeg

Anton Draxl, Lienz

Fritz Gurgiser, Vomp

Mag. Peter Haßlacher, Innsbruck-Igls

Dr. Wolfgang Retter, Lienz

Dr. Herbert Scheiring, Vomp

Ing. Josef Willi, Innsbruck

F.d.R.d.A.:

*Fritz Gurgiser, Obmann, eh., im Dezember 2001*

©[transitforum austria-tirol, Tatort Brenner, Band 3](#)

“[Begrenzte Täler vertragen keinen unbegrenzten Verkehr](#)“

## 5.3 Positionspapier EU-Osterweiterung

### KAPITEL GÜTERVERKEHR STRASSE / SCHIENE

#### EU-Osterweiterung.

Klare verkehrs-, umwelt- (strengste Umweltstandards), sozial- (kein Sozialdumping) und finanzpolitische (kein Steuerdumping) Vereinbarungen vor einer allfälligen Osterweiterung

unter Bezug auf die gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung, die Emissionsbelastungen des Lkw-Transitverkehrs um – **60 % dauerhaft** zu reduzieren sowie den Straßengüterverkehr auf die Schiene soweit wie möglich zu verlagern (Protokoll Nr. 9, EU-Beitrittsvertrag). Sonst verkommt die Alpenrepublik zum internationalen Transitkreuz Europas. **Deshalb:** Solange keine Zustimmung Österreichs zum Abschluss des Verkehrskapitels und keine Zustimmung zum Beitrittsvertrag bis eine Nachfolgeregelung für das Ökopunktesystem vereinbart wurde, welche die dauerhaften Reduktionen der Verkehrsbelastungen gewährleistet (Auszug aus der **Alpenschutz-Transiterklärung** des Transitforum Austria-Tirol; siehe auch unter: [www.transitforum.at](http://www.transitforum.at), Forderungen).

### AUSGANGSLAGE EU-KOMMISSION.

Die Kommission hat den Mitgliedstaaten Vorschläge für die Verkehrsverhandlungen mit den Beitrittswerbern unterbreitet. Die drei Optionen:

- Sofortige Öffnung des Zugangs zum EU-Straßentransportmarkt und der Kabotage (Recht, Waren zwischen verschiedenen EU-Staaten zu transportieren),
- Übergangsfristen von drei bis fünf Jahren bei der Kabotage oder
- Öffnung des Verkehrs nur für einzelne Beitrittswerber bei gleichzeitiger Beibehaltung genereller Beschränkungen für die Kabotage gegenüber allen Beitrittswerbern.

### AUSGANGSLAGE BEITRIITTSWERBER.

Die Beitrittswerber drängen unverzüglich nach dem Beitritt auf den “uneingeschränkten Zugang” zum EU-Verkehrsmarkt.

### AUSGANGSLAGE ALPENREPUBLIK ÖSTERREICH.

Die Alpenrepublik beharrt

- auf die Erfüllung des nachhaltigen und dauerhaften Zieles von Protokoll Nr. 9 im Beitrittsvertrag nach einer Reduktion der Schadstoffe aus dem Lkw-Transit um - 60 % (bis heute nicht erfüllt) und
- auf die Umsetzung der Ziele der Alpenkonvention (Reduktion der Belastungen auf ein für Mensch und Natur erträgliches Maß).

**Beide Ziele** sind eine vertraglich abgesicherte und damit rechtlich verbindliche **Gemeinschaftsverpflichtung** gegenüber dem Mitgliedstaat Alpenrepublik Österreich und daher jedenfalls höher zu stellen als legitim geäußerte Wunschvorstellungen von Beitrittswerbern nach freiem Zugang zum Binnenmarkt.

## **EINLEITUNG.**

Das Transitforum Austria-Tirol spricht sich weder für noch gegen die Mitgliedschaft neuer Staaten zur Gemeinschaft aus. Wir verlangen, dass im Rahmen der Verhandlungen mit den Beitrittswerbern die Problematik des Güterverkehrs auf Straße und Schiene so gelöst wird, dass den **Gemeinschaftsverpflichtungen (insb. der Umsetzung der Alpenkonvention) gegenüber der Alpenrepublik Österreich vollinhaltlich Rechnung getragen wird**. Dazu ist es notwendig, einen Blick in die Vergangenheit zu werfen (um Fehler nicht zu wiederholen) und Grundsatzentscheidungen zu treffen (um zukunftsorientierte Entscheidungen zu fällen).

### **a) Vergangenheit:**

Die Vergangenheit zeigt, dass die **bisherigen Bemühungen** (Transitvertrag, Protokoll Nr. 9 im Beitrittsvertrag etc.) zur Lösung der Lkw-Transitproblematik die **Ziele nicht nachhaltig und dauerhaft erreicht** haben. Dieser Befund wird als bekannt vorausgesetzt und braucht daher nicht weiter erläutert werden.

### **b) Grundsatzentscheidungen:**

Der **Lebens- und Wirtschaftsraum** in den **engen Gebirgstälern** Österreichs – auf wenige Täler konzentriert sich derzeit der größte Teil des europäischen alpenquerenden Lkw-Gütertransitverkehrs auf der Straße (Brenner, Tauern etc.) – und den anderen im Anwendungsbereich der Alpenkonvention liegenden österreichischen Regionen ist **nicht vergleichbar** mit dem **Lebens- und Wirtschaftsraum** in den **Verursacherländern** der Gemeinschaft (Flachländer). Nach dem Prinzip der Ursachenbekämpfung sind **zwei unverzichtbare Grundsatzentscheidungen** zu treffen:

**Begrenzen statt liberalisieren und Kosten anlasten statt subventionieren.**

## **Anmerkungen.**

### **Begrenzen statt liberalisieren:**

Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass der "Grundsatz des Begrenzens der Freiheit" dort anzuwenden ist, wo diese Freiheit einer Gruppe (int. Güterbeförderungsgewerbe mit den Nutznießern) zur Belastung einer anderen zahlenmäßig viel größeren Gruppe (anrainende Bevölkerung, Gewerbe, Industrie, Landwirtschaft, Tourismus etc.) und Beeinträchtigung anderer höherwertiger Schutzgüter (Gesundheit und Umwelt) führt. Diese Begrenzung wird

längst von der alpinen Bevölkerung wie folgt eingefordert und in Zukunft durch die Umsetzung der Alpenkonvention noch wesentlich stärker Platz greifen – zwei Beispiele:

- Sparsamer Umgang mit Grund und Boden (bspw. verdichtete Bauweise) und
- sorgsamer Umgang mit Luft und Wasser (bspw. strenge Auflagen an Gewerbe, Industrie, Landwirtschaft, Tourismus, Bevölkerung).

### **Kosten anlasten statt subventionieren:**

Es ist ebenso eine Selbstverständlichkeit, dass das **Verursacherprinzip der Kostenanlastung längst gegeben ist** – mit **unverständlicher Ausnahme der Straße**.

### **Beispiele:**

Wer viel Müll produziert, bezahlt mehr,

wer viel Wasser verbraucht, bezahlt mehr,

wer Schadstoffe produziert (Industrie, Gewerbe, Hausbrand), muss in saubere Anlagen investieren,

wer Lärm produziert (Industrie, Gewerbe), muss in Lärmschutz investieren usw..

Der **Straßengüterverkehr** wurde in den vergangenen Jahren immer mehr von derartigen **Kosten entlastet**: Wegfall des verursachergerechten Straßenverkehrsbeitrages, Wegfall der Grenzkontrollen und damit der Grenzaufenthalte, Millionenbetrügereien an Abgabenhinterziehungen (Lohnsteuern, Krankenkassenbeiträgen, Kommunalsteuern) u.v.a. mehr – die Berufskraftfahrer als Sklaven der Straße.

Dies sind die wesentlichen Punkte, warum der internationale Straßengüterverkehr in den letzten Jahren alpen- und europaweit stark angestiegen ist, sich vom Wirtschaftswachstum entkoppelt hat und de facto außerhalb der politischen Kontrolle steht. Die brennenden Probleme des alpenquerenden Nord/Süd-Lkw-Transitverkehrs sind bekannt, bei einer Osterweiterung auf Basis der drei EU-Optionen würde zusätzlich dem Ost-West Lkw-Transitverkehr Tür und Tor geöffnet. Eigene Studien der Bundesregierung (information note) besagen, dass der Straßengüterverkehr bei einer Osterweiterung bis zu 200% zunehmen wird bzw. die Straßengütertonnagen bis zum fünffachen (!) zunehmen werden. Daher sind in den Verhandlungen unverzichtbare Regelungen zu treffen.

### **Unverzichtbare Regelungen:**

- **Österreich muss** von Anbeginn an **innerhalb der EU und gegenüber den Beitrittswerbern klarstellen**, dass eine Regelung nach 2003 angestrebt wird, die sicherstellt, dass die seit Jahren verbindlichen **Ziele der Schadstoffreduktion umgesetzt** werden und die auch in und bei einer **Erweiterung der EU unverrückbar**

**zu gelten haben**; andernfalls muss **Österreich die Erweiterung verzögern oder blockieren (Junktum, Veto)**. Alternative zu dieser Vorgangsweise gibt es keine.

- **Keinerlei Liberalisierung**; die konsequente Kontingentpolitik muss beibehalten werden; sonst fahren noch mehr Drittstaaten durch Österreich (Brenner/Tauern) und es kommt aufgrund fehlender Kostenwahrheit zu **Rückverlagerungen** von der Schiene auf die Straße.
- Die **Korridor-Mauten (im Anwendungsbereich der Alpenkonvention) müssen erhöht** werden, durchaus auch um den Preis der Ausdehnung auf den Gesamtkorridor Kufstein-Brenner – denn die **Frächter** wollten ja den Zugang zum Binnenmarkt (EU-Beitritt) und sind die **Nutznieser** des Wegfalls des Straßenverkehrsbeitrages. Immerhin eine **Entlastung pro Fahrt Kufstein-Brenner** um rund **ATS 1.000,00 – EURO 72,67**; **Salzburg-Villach** um rund **ATS 1.500,00 – EURO 109,00**. Die Bevölkerung hat immer mehr Verkehr und die Frächter zahlen immer weniger – das ist **keine „Politik mit Herz“**, sondern eine **Subventionspolitik** für eine kleine Gruppe **zu Lasten einer Mehrheit**, die sich dadurch ihre **Gesundheitsschäden**, ihren **Wertverlust an den Liegenschaften** und letztlich den **Verlust** ihrer ohnehin schon **bescheidenen Lebensqualität** entlang dieser Korridore noch **selbst zu finanzieren hat**.
- **Österreich muss seine Souveränität wahren** und auch hinkünftig Lkw-Fahrverbote bei Bedarf erlassen (straßenpolizeiliche Maßnahmen wie bspw. Sonn- und Feiertagsfahrverbote, Nachtfahrverbote, sektorale Fahrverbote für bestimmte Güter etc.).

Das Ziel, Straßengüterverkehr tatsächlich auf die bei weitem nicht ausgelastete Schiene zu verlagern, muss beibehalten und verankert werden:

- **Tatsächliche Begrenzung der Lkw-Transitfahrten** (sonst in der Praxis unkontrollierbar);
- **Keine Liberalisierung bilateraler Fahrten** (sonst in der Praxis unkontrollierbar); sonst kommt es aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen (Lohndumping, Preisdumping) zu Arbeitsplatzverlusten aufgrund von Betriebsabsiedelungen (Verlust an Werterschöpfung und Volksvermögen) und Einstellung ausländischer Arbeitskräfte.
- **Abschaffung der CEMT-Bewilligungen** (in der Praxis unkontrollierbar);
- **Hohes technisches Niveau** der Fahrzeugflotte (Verkehrssicherheit, Lärm- und Schadstoffausstoß etc.);
- **Fahrerlizenz** für die Beschäftigten im Transportgewerbe;
- **Mindestentlohnung** nach westeuropäischem Niveau für die Beschäftigten;
- Übernahme der **Arbeitszeitregelungen** für die Beschäftigten;
- **Externe Kostenanlastung** (wie in Grün- (1995) und Weißbüchern (1998) der Kommission angekündigt und nie umgesetzt). 60 Milliarden Lkw-Leerkilometer pro

Jahr in der EU zeigen den **volkswirtschaftlichen Wahnsinn** deutlich auf (**1,5 Mill. Lkw** einmal pro Jahr **leer rund um die Welt**). Die Politik schaut zu und greift der Bürgerin und dem Bürger immer tiefer in die Tasche (Sparpakete, Null-Defizit etc.)!

Abschließend sei festgehalten, dass **höchster Wert** darauf gelegt wird, dass es sich um **klare Regelungen** handeln muss, die in der **täglichen Praxis umgesetzt** und **einfach überwacht** werden können; mit **strengen Sanktionen**. Bereits vor über 30 Jahren war man imstande, bemannt auf den Mond zu fliegen – es ist das Problem des internationalen und alpinen Straßengüterverkehrs so zu bewältigen, dass ein **Miteinander von Lebensraum – Wirtschaft – Verkehr nachhaltig und dauerhaft möglich** ist. Im Interesse der Alpen, im Interesse Europas genauso wie im Interesse funktionierender Volkswirtschaften. Denn gerade die hohen versteckten Subventionen des Straßengüterverkehrs entsprechen eher **planwirtschaftlichen** denn **marktwirtschaftlichen Kriterien**.

**Der dabei zugrunde liegende und anzuwendende Grundsatz bleibt „im öffentlichen Interesse“ unumstößlich:**

**„Der begrenzte Lebensraum Alpen verträgt keinen unbegrenzten Verkehr“.**

**Dieser Grundsatz ist zu respektieren und zu achten – es gibt keine Alternative dazu.**

Ebenso darf es kein besonderes finanzielles Problem sein, in Zeiten des „festgestellten Null-Defizites“ (Karl-Heinz Grasser, BM für Finanzen, Nov. 2001) für die Allgemeinheit entstehende Kosten nach den Verursacherprinzip gerecht den Verursachern anzulasten und die Allgemeinheit ebenso gerecht zu entlasten.

Für das Transitforum Austria-Tirol:

Fritz Gurgiser, Obmann, eh.

©transitforum austria-tirol, Tatort Brenner, Band 3

„Begrenzte Täler vertragen keinen unbegrenzten Verkehr“



# 6. Alpentransit und Erweiterung: Die Zukunft der europäischen Verkehrspolitik im Bereich Landverkehr

## Heinz Hilbrecht

Der Verkehr, von vielen heute einseitig als negativ eingeschätzt, war in den vergangenen Jahrzehnten einer der wichtigsten Faktoren für die wirtschaftliche Entwicklung Europas und für den Lebensstil seiner Bürger. Er war der Motor für den Erfolg der Industrie und des Handels. Er hat wesentlich dazu beigetragen, das regionale Wirtschaftsgefälle innerhalb der Europäischen Union auszugleichen, und hat dadurch die Integration der Mitgliedsländer innerhalb der Union gefestigt. Seine Bedeutung entspricht heute rund 1000 Milliarden € - er erwirtschaftet rund 10 % des BIP und gibt mehr als 10 Millionen Bürgern Arbeit und Einkommen. Der Verkehr hat unser aller Lebensstil beeinflusst – oft zum positiven (wer würde den Zuwachs an Mobilität und das Gefühl größerer Freiheit ernsthaft leugnen wollen? Und wer genießt heute nicht das Angebot frischer Südfrüchte bei seinem Händler an der nächsten Ecke?), aber manchmal auch mit negativen Konsequenzen.

Das **Weissbuch**, das die Europäische Kommission im vergangenen September zur Verkehrspolitik veröffentlicht hat, macht deutlich, dass in der Tat die Integration der Märkte nicht immer reibungslos vonstatten ging. Man denke nur an die Belastung der Umwelt und an die zunehmenden Staus gerade auch in den Städten. Die Entwicklung der verschiedenen Verkehrsträger verlief sehr stark zugunsten der Strasse. Dafür gibt es gute Gründe, insbesondere die Effizienz und die Flexibilität des Straßenverkehrs. Es gibt dafür aber vermutlich auch andere Gründe, die nicht so positiv zu bewerten sind, wie beispielsweise ein soziales Gefälle, und mangelnde Kontrollen bei der Einhaltung von bestimmten sektorspezifischen sozialen und technischen Vorschriften.

Die Überlastung des Verkehrs betrifft einerseits die Städte, andererseits aber auch das transeuropäische Netz. Grob geschätzt gelten mindestens 10% des europäischen Strassen- und des Schienennetzes als verstopft – wenn man auch mit der Definition der Verstopfung vorsichtig sein muss: sie hängt bei der Strasse auch von der Tages- und der Jahreszeit ab, oder bei der Schiene von der Trassen-Organisation und der eingesetzten Signal- und Sicherheitstechnik. Aufgrund des zunehmenden Staus wird der Verkehr, bis-

lang ein Motor des Wachstums, zunehmend zu einer Bremse. Bereits heute werden die Kosten der Verstopfung auf der Strasse auf 0.5 % des BIP geschätzt, was bis zum Ende des Jahrzehnts auf 1% anwachsen könnte.

Weitere **Infrastruktur-Investitionen** sind in den beiden Bereichen Schiene und Strasse notwendig, insbesondere um die ‚bottlenecks‘ zu beseitigen. Auch Österreich muss in dieser Hinsicht große Anstrengungen unternehmen, und dem hat die österreichische Regierung ja auch in Ihrem neuen Generalverkehrsplan Rechnung getragen. Die vorgesehenen Schwerpunktmaßnahmen entsprechen größtenteils Prioritäten für den Ausbau des von der Union anerkannten transeuropäischen Verkehrsnetzes, was sicherlich bei der Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen eine wichtige Rolle spielen wird. Bis heute hat die Union bereits knapp 100 Mio. € für die im Beitrittsvertrag aufgelisteten Schienen-Transitachsen gewährt. Brenner- und Donauachsen sind darüber hinaus auch im sogenannten indikativen Mehrjahresprogramm für die TEN-Finanzierung für den Zeitraum 2001-2006 enthalten.

Wir sehen aber mit großem Bedauern, dass die Realisierung des europäischen Top-Infrastrukturprojektes schlechthin, das der Europäische Rat 1994 in Essen mit Priorität auserwählt hatte, weitere Verzögerung erleidet: der Abschluss seiner Studienphase war damals für 2006 und sein Bau bis 2012 konzipiert. Heute spricht die österreichische Bundesregierung von einer Studienphase bis 2012 und seiner Errichtung bis 2020/21. Sie alle wissen wovon ich spreche, nämlich von der Dauer-Saga des Brenner-Basistunnels. Für die Entlastung des Nord-Süd-Verkehrs, die doch so vielen Europäern in und außerhalb Österreichs am Herzen liegt, brauchen wir den Brenner-Basistunnel, und wir brauchen ihn bald.

Aber wir sollten uns nichts vormachen. Allein auf weitere Infrastruktur-Investitionen zu setzen, wird die Verkehrsprobleme auf Dauer nicht lösen. Der Fahrzeugbestand hat sich in den vergangenen 30 Jahren verdreifacht, und wächst jedes Jahr um 3 Millionen weiter. Die Wirtschaft ist aus Kostengründen zur ‚just in time‘ Produktion übergegangen und hat die Lagerhaltung auf die Strasse ‚verlagert‘ - im wahrsten Sinne des Wortes. Die Mobilitätsnachfrage wird laut unserem Weißbuch bis zum Ende des Jahrzehnts im Personenverkehr um 24% und im Güterverkehr um 38% zunehmen, wobei der Schwerlastverkehr allein um rund 50% wachsen wird. Wenn auch die Emission der Kraftfahrzeuge (Nox, SO<sub>2</sub>) drastisch verringert worden ist und weiter zurückgehen wird, so werden doch die CO<sub>2</sub> Emissionen von 1990 bis 2010 weiter um 50% ansteigen. Man muss kein Prophet sein um festzustellen, dass gerade in Ballungsgebieten und in sensiblen Zonen die Bevölkerung ein ungebremstes Verkehrswachstum auf Dauer nicht akzeptieren wird. Das Weißbuch der Kommission setzt deshalb neben der notwendigen Beseitigung von Infrastruktur-Engpässen auf die Strategie, die Verhältnisse zwischen den Verkehrsträgern ausgewogener zu gestalten.

Unser großes Sorgenkind, aber auch unser Hoffnungsträger, ist und bleibt die **Eisenbahn**. Seit rund zehn Jahren versucht die Kommission, diesen Sektor wachzurütteln, oder um den Titel eines unserer Dokumente zu zitieren, zu ‚revitalisieren‘. Anfang 2001 hat der Ministerrat eine Reihe von Richtlinien erlassen, die den **Marktzugang im internationalen Güterverkehr, die Trassenallokation oder die Höhe der Benutzungsgebühren** regeln sollen. Diese Maßnahmen müssen bis März 2003 von den Mitgliedsländern in nationales Recht umgesetzt werden. Anfang dieses Jahres hat die Kommission ein zweites Maßnahmenpaket nachgelegt, diesmal vor allem um die **Interoperabilität und die Sicherheit** einheitlich zu regeln, aber auch um die Kabotage im Güterverkehr zu öffnen.

Ein europäischer Gesetzes-Rahmen ist für die Eisenbahn-Wirtschaft unbedingt erforderlich, um das große Potential dieses Sektors gerade im grenzüberschreitenden Langstreckenverkehr wirklich ausnutzen zu können. Nach einer jüngsten schwedischen Studie hat die Eisenbahn sogar Kostenvorteile gegenüber dem Straßengüterverkehr ab einer Entfernung von rund 500 km. Wir wissen aber auch, dass die Effizienz dieses Sektors in erster Linie nicht von europäischen Verordnungen, so notwendig sie auch sein mögen, abhängt, sondern von den Unternehmen selbst. Wir müssen leider feststellen, dass im Güterverkehr die Trendwende noch nicht erreicht worden ist. Geringe Pünktlichkeit, Unzuverlässigkeit und mangelnde Geschwindigkeit kennzeichnen heute noch oft, zu oft, den Schienen-Güterverkehr. An den Grenzen hapert es immer noch häufig mit der Kooperation, wenn auch manches von der Kommission unterstützte Pilotprojekt gerade im alpenquerenden Verkehr zeigt, wie man es besser machen kann. Eines dieser Projekte zeigt beispielsweise, wie effizient man kombinierte Verkehre zwischen München und Verona organisieren kann, mit deutlich gesteigerter Pünktlichkeit und besserer Kapitalauslastung. Lokomotiven, die über die Grenzen in einen anderen Strombereich hineinfahren könnten, sind aber immer noch Mangelware, wenn auch die Bestellungen die zum Beispiel die ÖBB und die DB vor kurzem gemacht haben, hier auf mittlere Sicht Abhilfe versprechen sollten.

Es wird aber vor allem darauf ankommen, dass und wie sich die großen Staatsbahnen auf die veränderte Lage einstellen. Flexibilität ist bislang nicht ihre Stärke. Manche Staatsbahn scheint gedanklich auch mehr damit beschäftigt, wie sie die Konkurrenz anderer Bahnen ver- oder behindern kann, als sich darauf zu konzentrieren, der Konkurrenz der Strasse mit einem besseren Angebot zumindest näherzutreten. Aber es gibt, wie gesagt, Hoffnungstreifen am Horizont, nicht nur bei einigen Newcomern sondern auch bei manchen etablierten Staatsbahnen, das möchte ich der Gerechtigkeit halber nicht unterschlagen. Wir hoffen deshalb, ja wir sind überzeugt, dass die Bahnen in zehn Jahren eine wesentlich stärkere Position im modal split erreichen können und werden.

Aber in einem haben die Bahnen recht: der Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse findet nicht auf einem ‚level playing field‘ statt. Soziale, technische und Sicherheitsfragen des Straßengüterverkehrs sind bislang zu einem guten Teil auf europäischer Ebene nicht ausreichend geregelt, was die fehlende Wettbewerbsfähigkeit der Schiene wenigstens teilweise erklärt. Dieses Manko will die europäische Verkehrspolitik beseitigen. Ich kann in der Kürze der mir zur Verfügung stehenden Zeit nur auf die wichtigsten Änderungen eingehen, die der Straßenverkehrssektor in den kommenden Jahren aufgrund europäischer Gesetzgebung erleben wird.

Ich denke hier zunächst einmal an die **Fahrerbescheinigung** (VO 484/2002), die Anfang des Jahres formell beschlossen wurde. Ab März 2003 müssen LKW-Fahrer aus Nicht-EU-Staaten im Verkehr innerhalb der EU nachweisen, dass sie gesetzmäßig und regelgerecht innerhalb eines Mitgliedslandes beschäftigt sind. Sozialem Dumping, wie es leider heute von einer Reihe von Mitgliedsländern toleriert wird, wird damit ein Riegel vorgeschoben.

Ab März 2005 wird die neue **sektorale Arbeitszeitrichtlinie** (Dir 2002/15/EG) gelten. Sie setzt eine Grenze für die Höchstarbeitszeit von 60 Stunden pro Kalenderwoche, und eine Durchschnittsarbeitszeit von 48 Wochenstunden über eine monatliche Referenzperiode hinweg. Die Nachtarbeitszeit wird auf 10 Arbeitsstunden beschränkt.

Das Europäische Parlament und der Rat beschäftigen sich derzeit auch damit, die **Lenk- und Ruhezeiten-Veordnung** (3820/85) zu novellieren, um das derzeitige System in seiner Anwendung, insbesondere was den elektronischen Tachograph angeht, zu vereinfachen. Wenn die Diskussion gut verläuft, könnte das Gesetzgebungsverfahren in diesem oder zumindest im kommenden Jahr abgeschlossen werden.

Die Kommission konnte den technische Anhang der Verordnung über den **elektronischen Tachograph** (VO 2135/98) nach einigem Gezerre mit einigen Mitgliedsländern am 13. Juni nun endlich verabschieden. Damit ist der Weg frei für die Einführung des elektronischen Tachographs in zwei Jahren. Arbeitsmethoden, die seit über 15 Jahren auf dem analogen oder mechanischem Tachographen beruhen, werden sich dann sukzessive anpassen. Das bedeutet, dass die Daten sicherer und genauer erfasst und verfügbar sein werden, was natürlich die Transport-Logistik beeinflussen wird. Die Kontrollmöglichkeiten werden verbessert, der Datenaustausch zwischen Mitgliedstaaten erleichtert und damit auch die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen der verschiedenen Mitgliedstaaten gefördert.

Auf den Bereich der Kontrollen werden wir in den kommenden Monaten ein besonders Augenmerk legen. Mit einem Vorschlag, die gemeinsamen Regeln über Straßenverkehrskon-

trollen aus dem Jahr 1988 (Dir 88/599) zu novellieren, wollen wir, wie im Weißbuch angekündigt, in der zweiten Jahreshälfte eine Diskussion anstoßen über die quantitativen und qualitativen **Mindestkontrollen** im Straßengüterverkehr in Europa.

Die freiwillige Zusammenarbeit der Straßenverkehrspolizeien im Rahmen der Polizeiorganisation TISPOL wird im übrigen von uns bereits aktiv unterstützt. Wir sind überzeugt, dass der so erzielte Erfahrungsaustausch ein positives Element in unserem Bemühen ist, mehr Sicherheit auf Europas Strassen zu erreichen. In jedem Jahr sterben innerhalb der Union rund 40.000 Menschen im Straßenverkehr – so viel, wie wenn jeden Tag ein mittleres Verkehrsflugzeug abstürzen würde. Geschwindigkeitsübertretungen spielen dabei eine besonders negative Rolle. „Speed kills“ – das ist eine der Lehren, die wir in unserem kommenden **Aktionsprogramm 2002-2010 zur Straßenverkehrssicherheit** besonders herausstellen werden. Unser Programm setzt ein ehrgeiziges, aber nicht unrealistisches Ziel, nämlich die Zahl der Verkehrstoten bis Ende des Jahrzehnts um die Hälfte zu verringern. Dies ist natürlich nur möglich, wenn alle Beteiligten, insbesondere auch die Städte und Regionen effizient an diesem Ziel mitarbeiten.

Die Ausbildung der Fahrer spielt hierbei eine besondere Rolle. Unser Vorschlag, die **Ausbildungsanforderungen für Berufskraftfahrer** zu vereinheitlichen, ist im Rat bereits auf breite Zustimmung gestoßen, und wir hoffen, dass sich Rat und Parlament bald auf eine Richtlinie einigen, die dann in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts in Kraft treten kann.

Meine Damen und Herren,

Dies sind nur einige Beispiele für unsere Aktivitäten im Straßenverkehr. Es wäre wohl etwas ermüdend, diese Liste hier noch weiter fortzusetzen, etwa im Bereich der technischen Regeln, des Führerscheins, oder der Intermodalität. Gestatten Sie mir aber, noch auf einige Punkte näher einzugehen, nämlich auf die Fragen der Infrastruktur-Benutzungsgebühren, des Brenner-Transits und der Erweiterung.

Der Verkehr kennt eine ganze Reihe von Abgaben und Steuern: so etwa Steuern auf die Immatrikulation eines Fahrzeugs, jährliche Kfz-Steuern, Versicherungssteuern, Mineralölsteuern, Eurovignetten-Abgaben, Mauten. Manche finden, dass der Verkehr schon sehr stark belastet ist. Eines ist aber sicher, er ist vor allem schlecht und ungleichmäßig belastet. Die Nutzer der Infrastrukturen werden alle über einen Kamm geschoren, unabhängig davon, welchen Schaden sie an der Infrastruktur verursachen, welche Verstopfung sie hervorrufen oder zu welchen Umweltschäden sie beitragen. Im allgemeinen variieren die Steuern und Abgaben nicht ausreichend, um die externen Kosten und den Aufwand für die Erhaltung der Infrastruktur abzudecken. Außerdem gibt es erhebliche Unterschiede zwi-

schen den Mitgliedstaaten. Alle diese Unzulänglichkeiten verfälschen die Bedingungen für den intermodalen und den modalen Wettbewerb.

Es kommt uns in erster Linie nicht darauf an, die Gesamtbelastung für das Verkehrsgewerbe zu erhöhen, sondern die Struktur der Abgaben so zu gestalten, dass die möglichst richtigen Preissignale für den Wettbewerb gesetzt werden.

Es ist uns auch klar, dass ein Abgabensystem kein Allheilmittel für alle Fragen und alle Ziele der Verkehrspolitik ist. Wir müssen ein gutes Gleichgewicht zwischen der Tarifizierung, bestimmten Regeln und Normen, und der materiellen Ausgestaltung der Infrastrukturen finden.

Ein Abgabensystem kann verschiedenen Ziele verfolgen. Wenn wir uns für **Infrastruktur-Benutzungsgebühren auf Grundlage der sozialen Grenzkosten** entscheiden, dann vor allem deshalb, weil eine auf Grenzkosten beruhende Preisgestaltung – wie jeder Ökonomiestudent sehr bald lernt – eine optimale Allokation der Ressourcen ermöglicht. In unserem Fall heißt das, dass die Infrastrukturen optimal ausgenutzt werden können. Außerdem ist es prinzipiell möglich, die verursachten Kosten jedem Benutzer direkt zuzuordnen. Insbesondere im Fall der Umweltkosten wird dem Verursacherprinzip damit Rechnung getragen. Zudem ist ein Grenzkosten-Gebührensysteem am ehesten auf alle Verkehrsarten anwendbar. Europäisches Parlament und Rat haben ja bereits vor einem Jahr dieses Prinzip im Eisenbahnverkehr etabliert (im sogenannten Ersten Infrastrukturpaket).

Kein Prinzip ohne Ausnahmen. Was beispielsweise ein Gebührensysteem aufgrund von Grenzkosten unter Umständen nicht erreicht, ist die Refinanzierung des eingesetzten Kapitals und die Finanzierung von Neu-Investitionen. Um die Finanzierung von bestimmten Infrastrukturvorhaben mit privatem Kapital zu ermöglichen, müsste man als Ausnahme höhere Benutzungsgebühren vorsehen können – eine Ausnahme, die auch bereits in das erwähnte Eisenbahnpaket aufgenommen wurde. Eine andere Möglichkeit wäre, höhere Benutzungsgebühren für die Finanzierung einer parallelen alternativen Infrastruktur zuzulassen – eine Art der Querfinanzierung, die sicherlich in Österreich zur Finanzierung des Brenner-Basistunnels auf Interesse stoßen dürfte.

Wir werden die praktischen Anwendungsformen des sozialen Grenzkostenprinzips auf die verschiedenen Verkehrsarten in einem **Arbeitsdokument** ausführlich darstellen. Ich hoffe, wir werden in einigen Wochen so weit sein. Ich nehme an, dass dieses Papier eine intensive Diskussion bei den Betroffenen hervorrufen wird, auf deren Grundlage wir dann später **Richtlinienvorschläge** machen können.

Wir sehen mit Interesse, dass die öffentliche Diskussion in einigen Mitgliedsländern – ich denke an Deutschland, Österreich, oder Großbritannien – bereits in die von uns aufgezeigte Richtung geht. In diesem Zusammenhang ist es natürlich auch von besonderer Bedeutung, dass der Rat vor rund zwei Wochen sein grünes Licht für die Entwicklung des **europäischen Satelliten-Navigationssystems GALILEO** gegeben hat. GALILEO wird unter anderem eine spezielle Anwendung für Mautsysteme finden und sollte die wesentlich unflexibleren erdgebundenen Mikrowellensysteme ablösen oder ersetzen. Wir sind also dafür, dass sich die Mitgliedsländer, die in den kommenden Jahren Mautsysteme neu einführen wollen, also auch Österreich, für moderne satellitengestützte Erfassungssysteme entscheiden. Allerdings scheint sich Österreich nun zu unserem Bedauern für ein klassisches landgestütztes Mikrowellensystem zu entscheiden. GALILEO wird natürlich auch noch andere Vorteile bieten als die reine Mauterhebung, so beispielsweise in der Steuerung des Verkehrsflusses oder im Zusammenhang mit der kommenden elektronischen Fahrzeugidentifikation (EVI) in der Diebstahlsbekämpfung.

Bis die Einführung von Mautsystemen europaweit kommt, ist die Kommission der Aufforderung des Europäischen Rates von Laeken (vom Dezember 2001) gefolgt und hat für einen Übergangszeitraum von maximal drei Jahren die Verlängerung des österreichischen **Ökopunktesystems** über das Jahr 2003 hinaus vorgeschlagen. Unser Vorschlag wird derzeit in Parlament und Rat kontrovers diskutiert. Ihnen hier in Wien die Vorteile des Ökopunktesystems darzustellen, hieße nun wirklich, Eulen nach Athen zu tragen. Ich glaube jedermann in Europa erkennt an, dass das System sein wesentliches Ziel, den Nox-Ausstoß um 60% zu verringern, so gut wie erreicht hat. Gestatten Sie mir deshalb, Ihnen hier, gewissermaßen in der Höhle des Löwen, in aller Kürze darzulegen, woher die Vorbehalte gegen das System meiner Meinung nach im eigentlichen kommen.

Da ist zunächst einmal das Verständnis in Ihren Nachbarländern, dass das Ökopunktesystem einstmals als eine befristete Übergangslösung konzipiert war, und nun die Befürchtung, dass daraus eine Dauerlösung gemacht werden soll, wobei die Umweltprobleme des Verkehrs einseitig auf dem Transitverkehr abgeladen werden. Insbesondere die 108% Klausel wird als eine zusätzliche Bestrafung gerade der umweltfreundlichsten Verkehre empfunden. Als ob der bilaterale Verkehr und der heimische Verkehr, die keinen Beschränkungen unterliegen, nichts zur Umweltbelastung in Österreich beitragen.

Zum anderen besteht ein gewisses Misstrauen gegenüber den vom System gelieferten Transitzahlen. Das System ist offensichtlich nicht in der Lage, mit hinreichender Genauigkeit zu sagen, ob die 108% Grenze knapp überschritten wurde oder nicht. Ersparen Sie mir bitte, hier in die Details zu gehen, aber das System hat wohl eine gewisse Marge, die wir

alle, vielleicht sogar einschließlich der österreichischen Kollegen, erst nach eingehenden Checks im vergangenen Jahr entdeckt haben. Aus diesem Grund sah die Kommission sich nicht in der Lage, eine weitreichende Kürzung der Transitfahrten ausreichend zu begründen und zu beschließen. Der Fall hängt ja nun beim Gerichtshof in Luxemburg, warten wir seine Entscheidung ab.

Das erscheinen mir die Hauptgründe dafür zu sein, dass viele Mitgliedsländer und Parlamentarier der Verlängerung des Ökopunktesystems, und schon gar der 108% Klausel, skeptisch gegenüberstehen. Ein Mautsystem, das wie vorhin dargestellt, die externen Kosten des Verkehrs bei allen Verursachern internalisiert, ist sicherlich auf Dauer die fairere Lösung.

Beide Initiativen, eine neue Maut-Richtlinie wie auch die Verlängerung der Ökopunkte, müssten nach ihrer Verabschiedung auch noch in die **Beitrittsverhandlungen** eingebracht werden. Die Verhandlungen konzentrieren sich ja derzeit auf das bestehende Gemeinschaftsrecht, während alle neuen Gesetzestexte, der sogenannte ‚pipeline acquis‘, später nachverhandelt werden muss.

Um den möglichen Schwierigkeiten einer plötzlichen Öffnung der nationalen Märkte zu begegnen, hat die Kommission Übergangsfristen für die Kabotage in die Verhandlungen eingebracht. Die Kabotage soll generell für mindestens zwei Jahre nach dem Beitritt ausgeschlossen bleiben, mit der Möglichkeit, diese Frist in bestimmten alten oder neuen Mitgliedsländern um insgesamt drei weitere Jahre zu verlängern. Während dieser Übergangsfristen können neue und alte Mitgliedsländer allerdings auf bilateraler Basis Kabotage-Genehmigungen austauschen.

Die Verhandlungen im Verkehrsbereich sind sehr weit gediehen, und für die meisten Beitrittsländer bereits vorläufig abgeschlossen, so etwa mit Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowenien, der Slowakei, Ungarn, und Zypern. Einigen Ländern sind begrenzte, spezielle Übergangsfristen gewährt worden, beispielsweise für die Einführung des elektronischen Tachographs oder für das finanzielle Standing eines Straßenverkehrsunternehmens. Mit der Tschechischen Republik, die mit den vorgeschlagenen Kabotage-Übergangsfristen unzufrieden ist, sind die Verhandlungen nach wie vor offen. Außerdem gehen die Verhandlungen mit Rumänien und Bulgarien weiter. Das Ziel ist es aber, alle diese Verhandlungen sehr bald in den nächsten Monaten zum Abschluss zu bringen.

Meine Damen und Herren,

Ich habe hier nur einen Teil der von uns für das laufende Jahrzehnt vorgeschlagenen Verkehrspolitik ansprechen können. Wir glauben, dass verkehrspolitische Veränderungen

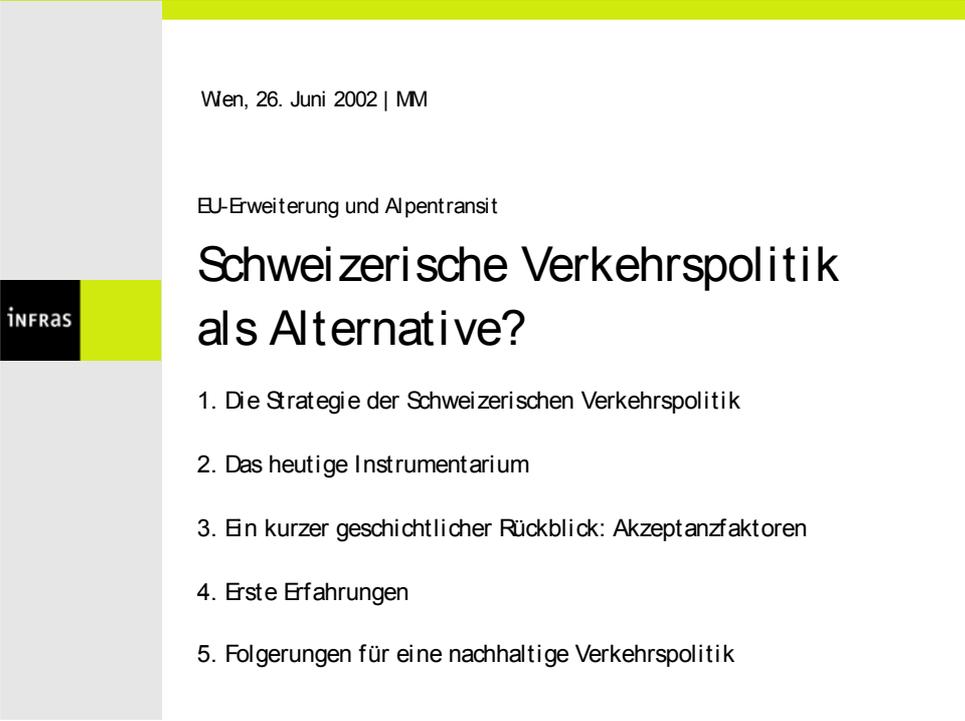
notwendig sind, und dass der Status quo - der kurzfristig politisch bequemste Weg – längerfristig zu einer Überlastung des Systems führen wird. Es geht uns nicht darum, das Mobilitätsbedürfnis der Wirtschaft und die Mobilitätswünsche der Bevölkerung zu unterdrücken. Wir brauchen vielmehr Regelungen, die diese Mobilitätsanforderungen in einem angemessenen Wettbewerbsrahmen kanalisieren, um für die gesamte europäische Wirtschaft eine auf Dauer tragbare Entwicklung sicherzustellen.



# 7. Schweizerische Verkehrspolitik als Alternative ? – Strategieansätze zur Verminderung der Verkehrsbelastung aus dem Straßengüter(transit)verkehr

Markus Maibach

## 7.1 Folienvortrag



Wen, 26. Juni 2002 | MM

EU-Erweiterung und Alpentransit

### Schweizerische Verkehrspolitik als Alternative?

1. Die Strategie der Schweizerischen Verkehrspolitik
2. Das heutige Instrumentarium
3. Ein kurzer geschichtlicher Rückblick: Akzeptanzfaktoren
4. Erste Erfahrungen
5. Folgerungen für eine nachhaltige Verkehrspolitik

## Strategie: Koordinierte Alpentransitpolitik

- › **Alpentransit ist ein Katalysator für GV-Policy.**
- › **Zwei Lenkungsziele:**
  1. **Plafonierung/ Reduktion der LKW-Fahrten**
  2. **Verlagerung auf die Schiene**„ ..Wir übernehmen den Verkehr, aber auf unsere Weise..“
- › **Drei Bedingungen:**
  1. **Produktiver Strassengüterverkehr**
  2. **Effiziente Bahn auf neuen Infrastrukturen**
  3. **EU-Kompatibilität**

EU-Erweiterung und Alpentransit: Markus Milbach

## Die quantitativen Ziele

- ➔ **2 Jahre nach Abschluss Landverkehrsabkommen  
Stabilisierung LKW-Transit auf Niveau 2000**
  - ➔ **2 Jahre nach Eröffnung Basistunnel auf 650'000  
LKW reduzieren**
- (heute: 1.4 Mio alpenquerende LKW,  
davon 50% Grenze-Grenze)

EU-Erweiterung und Alpentransit: Markus Milbach

## Das Instrumentarium (I)

### *Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*

- Produktivitätssteigerung Strasse (zusammen mit Erhöhung Gewichtslimite 28 -> 40 Tonnen)
- Finanzierung Infrastrukturprojekte

### *Flächendeckend:*

- 1.1 Eurocent pro km und Tonne (bis 2005)
- 1.7 Eurocent pro km und Tonne (ab 2005)
- differenziert nach Euro-Norm
- (Gewichtskontingente als Übergangsmassnahme)

EJ-Erweiterung und Alpentransit: Markus Maibach

## Das Instrumentarium (II)

### *Schienenseitige Massnahmen*

- Sicherstellung der Verlagerung
- › Internationale Förderung des Schienengüterverkehrs
- › ROLA Gotthard und Lötschberg/ Simplon
- › Beiträge Terminalbau
- › Bestellung und Abgeltung von Kombiverkehr- Sendungen
- › Trassenpreisverbilligungen
- › Vorgaben für Produktivitätssteigerungen
- › Beschleunigte Realisierung Lötschbergbasistunnel

EJ-Erweiterung und Alpentransit: Markus Maibach

## Das Instrumentarium (III)

### *Strassenseitige Massnahmen*

- Flankierende Verkehrsregelung
- › Rückerstattung LSVA im KV- Vor- und Nachlauf
- › Intensivierte Schwerverkehrskontrollen
- › Verkehrslenkungsmassnahmen
- › Sicherstellung der Einhaltung von Arbeitsbedingungen

EU-Erweiterung und Alpen transit: Markus Mäbach

## Das Instrumentarium (IV)

### Monitoring und Controlling

- Sicherstellung der Umsetzung
- › Monitoring-Bericht an das Parlament
- › Umfassende Controlling-Organisation
- › Öffentlichkeitsarbeit

EU-Erweiterung und Alpen transit: Markus Mäbach

## Kurzer Rückblick

- 1998 **Ablehnung Koordinierte Verkehrspolitik**
- 1992 **Abschluss Transitvertrag, Ablehnung EWR**
- 1994 **Annahme Alpeninitiative**
- 1998 **Annahme LSA, FinÖV, EU-Abkommen**
- 1999 **Verabschiedung Verlagerungsgesetz**
- 2001 **Inkrafttreten neues Regime**
- 2001 **Staus am Gotthard  
Brand Gotthardtunnel, Dosierungssysteme**

EU-Erweiterung und Alpen transit: Markus Maibach

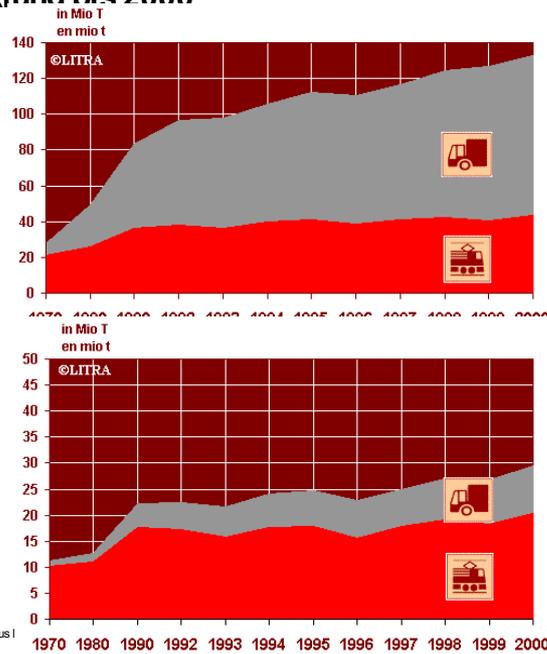
## Akzeptanzfaktoren

- › **Alpeninitiative und EU-Druck als Auslöser für neue Denkweise:**
  - > **Ablösung 28 Tonnen Limite durch marktwirtschaftliche Massnahmen**
- › **Gesamtverkehrspolitische Kultur und externe Kosten**
- › **Abschöpfung Produktivitätsfortschritte als Argument gegen LKW-Lobby**
- › **Historisches Politikfenster:**
  1. **Alpenschutz**
  2. **Bahnförderung**
  3. **EU-Integration**

EU-Erweiterung und Alpen transit: Markus Maibach

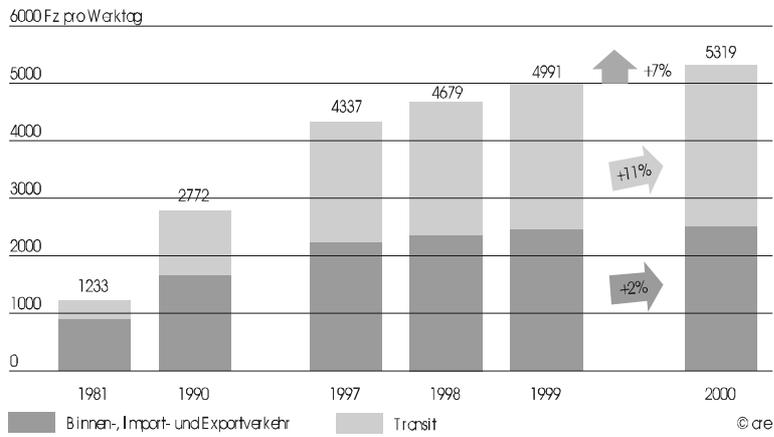
INFRAS

### Verkehrsentwicklung bis 2000



INFRAS

### Verkehrsentwicklung bis 2000



## Erste Erfahrungen (I)

	2000	2001	Veränderung in Prozent
<b>Strasse</b> (Anzahl LKW)	1'404'000	1'371'000	-2.4% (+3%)
<b>Rollende Landstrasse</b> (Anzahl transportierte LKW)	53'572	56'508	+5.5%
<b>Wagenladungsverkehr</b> (in Mio. Nettotonnen, exkl. LöttschbergBinnenverkehr)	10.6	11.1	+5%
<b>Unbegleiteter kombinierter Verkehr</b> (Anzahl Sendungen)	454'436	462'045	+1.7%

EJ-Erweiterung und Alpentransit: Markus Maibach

## Erste Erfahrungen (II)

- › **Grosse Produktivitätseffekte im Strassenverkehr (Auslastungen, Logistik)**
- › **Reduktion der LKW-Kilometer um bis zu 8%**
- › **Geringeres Wachstum im Alpentransit (Rückverlagerung vs. Produktivität)**
- › **Viele Störfaktoren: Verkehrslenkung dominant**
- › **Verlagerung hat noch nicht im grossen Stil stattgefunden: Modalsplit hat sich verschlechtert. Problem: Qualität in Italien.**

EJ-Erweiterung und Alpentransit: Markus Maibach

## Folgerungen: Alternative CH?

- › Politikfenster Schweiz war (vermutlich) einmalig.
- › LSWA dürfte wegweisend sein, aber ist es die ‚richtige‘ Abgabe?
- › Verlagerung Bahn: Ist die Bahn effizient und attraktiv genug ?
- › Grosser politischer Druck:  
Echte verkehrspolitische Herausforderung:
  - Viel Geld für den Schienenverkehr
  - Druck auf 2. Röhre am Gotthard

EU-Erweiterung und Alpentransit: Markus Milbach

## Kompatibilitätsprobleme im Alpentransit

- › Das neue CH-Regime hat die Alpentransitpolitiken angenähert. Eine eigentliche Abstimmung ist allerdings noch nicht in Sicht.
- › Unterschiede in den Abgaben
 

<b>LSVA</b> flächendeckend externe Kosten (68 EC) Tachograf	<b>Maut</b> auf Autobahnen Wegekosten (22 EC) Funk-Impuls
----------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------
- › Unterschiede bei den weiteren Massnahmen
  - ~~Sonntags-~~ und Nachtfahrverbot CH
  - Ökopunkte
  - Dosierungssysteme

EU-Erweiterung und Alpentransit: Markus Milbach

## Chancen für mehr Koordination

- › Umgang mit Sicherheit in den Strassentunnels
- › Neue LKW-Mauten mit offener Technologie
- › Ablösung Ökopunktesystem als Anknüpfungspunkt ?
- › Definition Preispolitik in sensiblen Korridoren (EU - Weissbuch)
- › Koordinierte Kontrollen von Sozialbedingungen

EU-Erweiterung und Alpentransit: Markus Maibach

## 7.2 LSVA: Erwartete und beobachtete Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen (*Ergebnisse* der Fallstudie LSVA des EU Projekts Desire)

**Ueli Balmer Stellvertretender Leiter des Ressorts Verkehrspolitik im Bundesamt für Raumentwicklung des UVEK**

### Das Projekt Desire

Desire ist die Kurzformel des Projekts DESigns for Interurban Road pricing Schemes in Europe. Konkret handelt es sich dabei um das Schwerpunktforschungsprojekt der Europäischen Union im Bereich interurbanes Road Pricing für schwere Fahrzeuge. Es ist Bestandteil des 5. Rahmenprogramms. Am Forschungsprojekt beteiligt sind insgesamt 18 Partner, welche von TIS, einem renommierten portugiesischen Beratungsunternehmen in den Bereichen Transport und Mobilität, koordiniert werden.

### Hintergrund

Das Projekt Desire ist vor dem Hintergrund des ständig wachsenden Güterverkehrs zu sehen. Die EU Kommission rechnet bis 2010 mit einer entsprechenden Zunahme von 38%,

welche bei unbeeinflusster Entwicklung vor allem auf der Strasse stattfinden wird. Oder besser gesagt: Stattfinden würde. Denn ein solches Szenario ist angesichts des bereits heute stark belasteten bis überlasteten Strassennetzes auch bei einem forcierten Ausbau der Infrastruktur unrealistisch. Angestrebt wird eine Verlagerung auf Bahn und Schiff. Dies soll u.a. mittels einer neuen Abgabepolitik für die Infrastrukturbenützung – unter Einbezug der externen Kosten – realisiert werden. Desire liefert eine Grundlage für die Umsetzung dieser Politik.

Kasten:

*„In the long term, the economic competitiveness of the Union will be compromised, pressure on the environment and congestion will reduce safety and the quality of life“.* Loyola de Palacio angesichts der Wachstumsprognosen im Verkehrsbereich

### Fallstudie Schweiz

Im Rahmen von Desire werden...länderbezogene Fallstudien erarbeitet. Dabei kommt der schweizerischen Studie aus verschiedenen Gründen besondere Bedeutung zu:

- Die im internationalen Vergleich hohen Abgabesätze lassen deutlich nachweisbare Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen erwarten.
- Die Ausrichtung der untersuchten leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe am Verursacherprinzip im Strassengüterverkehr hat Modellcharakter.
- Infolge des während des laufenden Projekts erfolgten Systemwechsels von einer pauschalen zu einer leistungsabhängigen Abgabe ermöglicht sie einen Vorher- Nachher Vergleich.

Der Abschluss der Fallstudien ist auf Frühjahr 2002 vorgesehen. Auch zu diesem Zeitpunkt werden die Auswirkungen der LSVA auf das Verkehrsgeschehen nicht abschliessend beurteilt werden können. Dies gilt natürlich erst recht für den Zeitpunkt der Drucklegung dieses Artikels im Herbst 2001, 9 Monate nach Einführung der Abgabe. Erste Tendenzen lassen sich jedoch erkennen und sollen hier entsprechend dargestellt werden. Verlässlichere – und trotzdem interessante – Aussagen können zudem zu gewissen Entwicklungen im Vorfeld der Einführung der Abgabe gemacht werden.

Kasten:

LSVA: Was ist neu?

Mit der Einführung der LSVA am 1.1.2001 erfolgte ein Systemwechsel von einer pauschalen zu einer leistungsabhängigen Abgabe. Abgabepflichtig sind wie bisher Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Die Abgabe bemisst sich nach drei Faktoren:

- den auf dem Gebiet der Schweiz zurückgelegten Kilometern
- dem zulässigen Gesamtgewicht (Zugfahrzeug plus Anhänger)
- den Fahrzeugemissionen (Zuordnung zu einer von drei Kategorien)

Zur Berechnung der Abgabe werden die Zahl der Tonnenkilometer (zurückgelegte Distanz x zulässiges Gesamtgewicht) mit einem nach Emissionskategorie unterschiedlichen Abgabesatz von 1,42 bis 2,00 Rappen multipliziert.

Gleichzeitig mit der Einführung der LSVA wurde das zulässige Gesamtgewicht von 28 auf 34 Tonnen erhöht. In einem zweiten Schritt wird 2005 einerseits der Abgabesatz auf durchschnittlich 2,5 Rappen heraufgesetzt, andererseits das zulässige Gesamtgewicht auf die europaweit übliche Grenze von 40 Tonnen angehoben. Für die Zeit von 2001 bis 2005 gilt zusätzlich eine Kontingentsregelung. Diese beinhaltet eine mengenmässig limitierte Zulassung von Fahrten mit 40t Fahrzeugen, resp. von sogenannten Leer- und Leichtfahrten.

### **Erwartete Auswirkungen**

Die erwarteten Auswirkungen der LSVA waren Gegenstand ausführlicher Untersuchungen. Dazu gehörte als wohl prominentestes Beispiel diejenige über die Auswirkungen der Abgabe auf die Transport- und damit letztlich auf die Konsumentenpreise. Dabei war zu berücksichtigen, dass die LSVA nicht isoliert, sondern im Verbund mit anderen Massnahmen eingeführt werden sollte (vgl. Kasten). Diese spielen gerade bezüglich Preisentwicklung eine bedeutende Rolle, ermöglicht doch der mit der höheren Gewichtslimite realisierbare Produktivitätsgewinn eine zumindest teilweise Kompensation der Abgabekosten. Thema dieses Artikels ist jedoch das Verkehrsgeschehen auf der Strasse, weshalb sich die nachstehenden Ausführungen auf diesen Aspekt beschränken.

Untersucht wurde die voraussichtliche Entwicklung des Gesamtverkehrs vor allem im Bericht GVF 2/99, „Die verkehrlichen Auswirkungen des bilateralen Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der europäischen Union auf den Strassen- und Schienengüterverkehr“ (nachstehend GVF-Bericht genannt). In diesem Bericht wurde bei unbeeinflusster Entwicklung (28t Limite, keine LSVA) für die Zeitperiode von 2000 bis 2015 eine Zunahme

der Fahrleistung im gesamten Strassengüterverkehr (Binnen-, Import-/Export- und Transitverkehr) in der Grössenordnung von 50% prognostiziert. Das nun eingeleitete Szenario (Einführung der LSVA in zwei Schritten bei paralleler Anhebung der Gewichtslimite) sollte gemäss GVF-Bericht zu einer Halbierung des Wachstums führen. In Zahlen ausgedrückt: Statt von 2'600 auf rund 4'000 soll die Fahrleistung bis zum Jahr 2015 nur auf rund 3'300 Mio Fzkm steigen. Dabei wird für die Jahre, welche der Einführung resp. Erhöhung der Abgabe folgen, d.h. 2001 und 2005, jeweils ein leichter Rückgang der Fahrleistung erwartet (Abb. 1).

Nicht ausgewiesen wird bei diesen Berechnungen, wie gross der Einfluss der beiden Faktoren Abgabe und Gewichtslimite im einzelnen ist. Mit Sicherheit kann die erwartete Halbierung des Wachstums nicht allein der höheren Gewichtslimite zugeschrieben werden, führt der damit verbundene Produktivitätsgewinn doch zu einer Verbilligung und damit Attraktivierung der Strassentransporte.

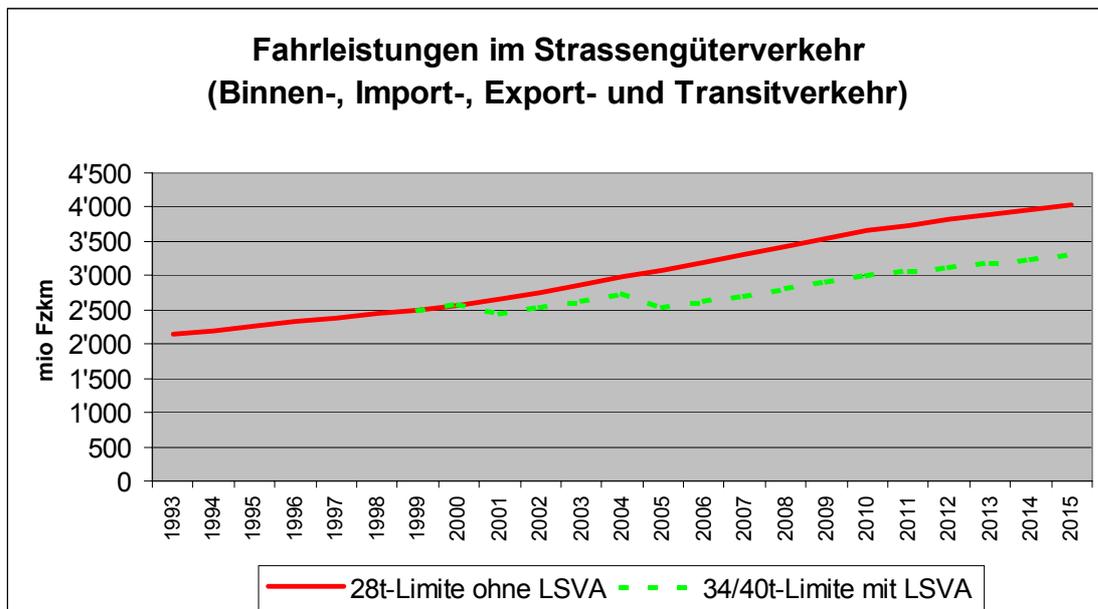


Abb. 1: Prognostizierte Fahrleistung im Strassengüterverkehr

Nicht näher eingegangen sei an dieser Stelle auf den alpenquerenden Güterverkehr. Erstens ist dessen Bedeutung bei einer gesamtverkehrlichen Betrachtungsweise gering (ca 12% des Gesamtverkehrsaufkommens), zweitens spielen die Fremdfaktoren wie Gewichtslimite, Kontingente, bahnseitige Massnahmen und Rückverlagerung von Umwegverkehr hier eine noch deutlich grössere Rolle, so dass verlässliche Aussagen bezüglich Wirkung der Einzelkomponenten mit grösster Vorsicht zu begegnen ist. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass das gegenwärtig stattfindende Wachstum im alpenquerenden Strassengüterverkehr den Prognosen des GVF-Berichts entspricht.

### **Die Methode**

Die Auswirkungen der LSVA auf das Verkehrsgeschehen verlässlich festzustellen war deshalb gar nicht einfach, weil die Einführung der Abgabe gleichzeitig zu einem Wechsel bezüglich Datengrundlage führte. Anstelle der bisher im Fünfjahresrhythmus erhobenen Verkehrszahlen wird im Bereich des schweren Strassengüterverkehrs inskünftig umfangreiches Datenmaterial aus der elektronischen Abgabenerhebung vorliegen. Dieses wird zwar konzisere Aussagen über die Entwicklung der Fahrleistungen ermöglichen, aber eben erst ab dem Zeitpunkt der Einführung der Abgabe.

Für die Eruiierung der Verkehrsentwicklung wurde deshalb auf dieselbe Hilfsgrösse zurückgegriffen, welche im Rahmen des Monitorings zum alpenquerenden Güterverkehrs verwendet wird: die Angaben der sogenannten Long Vehicle Counters (LVC). Dieser Begriff steht für elektronische Verkehrszähler, welche nicht nur die einzelnen Fahrzeuge zählen, sondern diese zusätzlich nach ihrer Länge klassieren. Im Zusammenhang mit der LSVA von Interesse sind dabei die Längenklassen 4 (> 12,5m) und 3 (6 – 12,5 m). Bei der Längenkategorie 4 handelt es sich fast ausschliesslich, bei der Längenkategorie 3 vorwiegend um LSVA-pflichtige Fahrzeuge. Verglichen wurden anschliessend die Summe der Monatsergebnisse der Zeitperiode Januar bis Juli 2001 mit den entsprechenden Zahlen der Vorjahresperioden von 1997 - 2000.

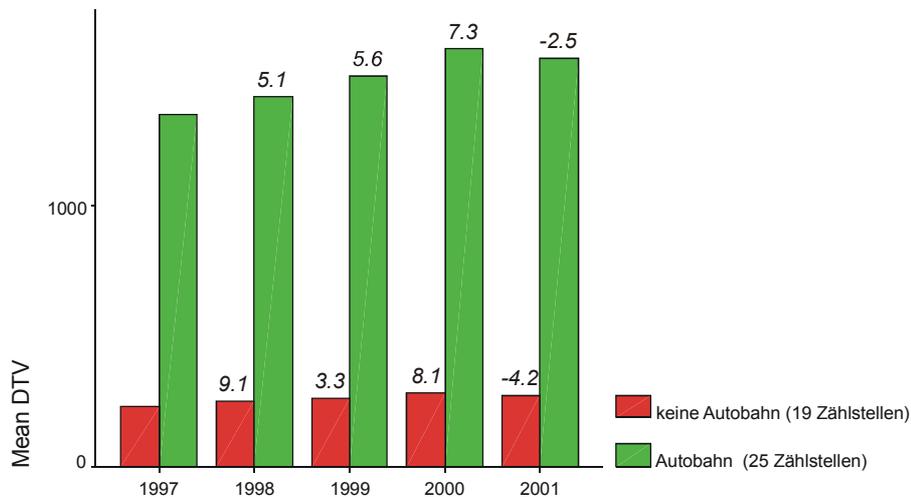
Der Vergleich mit mehreren Vorjahresperioden hat zwar den Nachteil, dass infolge von Zählerdefekten oder von Inbetriebnahme von Zählern erst im Verlauf der Vergleichsperiode weniger Zählstellenergebnisse - im Endeffekt waren es noch 27 auf Autobahnen und 20 auf dem übrigen Strassennetz - zur Verfügung standen. Dieser Nachteil wird aber mehr als kompensiert durch die weit höhere Verlässlichkeit der festgestellten Entwicklung. Um diese Verlässlichkeit noch zu steigern, wurde die Entwicklung 1997 – 2000 zusätzlich mit der Entwicklung gemäss der in den Jahren 1995 und 2000 durchgeführten Schweizerischen Strassenverkehrszählungen verglichen. Dieser Vergleich ergab eine sehr gute Uebereinstimmung der Ergebnisse dieser methodisch unterschiedlichen Erhebungsarten: Einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 5,2% an den 40 für einen Vergleich geeigneten Zählstellen der konventionellen Strassenverkehrszählung stand ein solches in der Grössenordnung von 6% bei den LVC Zählstellen gegenüber. Auch wenn die Ergebnisse bezüglich verglichene Zeitintervalle und erfasste Fahrzeuge nicht völlig übereinstimmen, steigern sie die Verlässlichkeit der nachstehenden Ausführungen doch erheblich.

### **Die LSVA zeigt Wirkung**

Dass Resultat einer ersten Auswertung der LVC Zahlen war eindeutig: Während der Verkehr in beiden Längenklassen von 1997 – 2000 mit einem Wachstum von durchschnittlich

### Entwicklung der Längensklasse > 12.5 m (Jan-Jul) ohne Zähler mit Abkürzungseffekten

(Veränderung gegenüber dem Vorjahr)



a r e . . . . .

6% in der Längensklasse 4 und rund 5% in der Klasse 3 kontinuierlich zunahm, erfolgte in der Vergleichsperiode 2001 eine zwar etwas weniger ausgeprägte, aber doch signifikante Abnahme von je etwa minus 4% (Abb. 2). Dieses vorläufige Ergebnis bedurfte einer genaueren Analyse. Zu untersuchen war insbesondere, ob das Ergebnis durch Aenderung der Routenwahl beeinflusst worden sei. Tatsächlich lassen sich bei genauerer Betrachtung entsprechende Effekte nachweisen. Sie bestehen einerseits in Ausweichverkehr entlang der Grenze, wobei geringfügig längere Distanzen in Kauf genommen werden, andererseits in Verkehren, welche das übergeordnete Strassennetz verlassen oder nicht mehr benutzen, weil auf dem nachgeordneten Strassennetz kürzere Alternativrouten zur Verfügung stehen, deren Benützung Einsparungen bei der LSVA ermöglicht.

Abb.2: Entwicklung der Längensklasse 6 – 12,5m

Verlagerungen an der Grenze: Eindeutig nachweisbar war eine Abnahme des Schwerverkehrs auf der schweizerischen Seite der Grenze zwischen Basel und Koblenz. Diese Abnahme dürfte zumindest weitgehend auf eine Verlagerung des Verkehrs auf das Strassennetz nördlich des Rheins zurückzuführen sein. Denkbar, aber aufgrund fehlender Zählstellen nicht nachweisbar sind auch Verlagerungseffekte am Südufer des Genfersees (gemäss Auskunft der Zollverwaltung mit Sicherheit nicht signifikant), im Rheintal oder im Tessin. Bezogen auf die Gesamtverkehrsmenge sind diese Verkehrsverlagerungen indessen nicht relevant.

Verlagerungen im Inland: Bei einzelnen Zählstellen ist die ausgewiesene Verkehrsabnahme mit mehr oder weniger grosser Wahrscheinlichkeit auf die Wahl einer kürzeren Transportroute zurückzuführen. Am deutlichsten zeigte sich dies an der Zählstelle Nr. 142 bei Zofingen, für welche ein Rückgang von 5.4 % ausgewiesen wird (Januar – Juli 2001 gegenüber Januar – Juli 2000). Dieser Effekt kann nur mit der Wahl einer deutlich kürzeren Strecke, insbesondere derjenigen über Schöffland, erklärt werden. Um die Aussagekraft des Untersuchungsergebnisses nicht zu schmälern wurden diejenigen Zählstellen, bei welchen die Abnahme offensichtlich mit der Wahl einer kürzeren Strecke in Zusammenhang stand, aus der Gesamtbetrachtung ausgeklammert. Die an sich interessantere Option, der Einbezug der (vermuteten) Verlagerungsstrecken, war leider aufgrund dort fehlender LVC nicht möglich. Durch die erwähnte Ausklammerung dieser „umfahrenen“ Zählstellen wird der von der LSVA ausgehende Trend zu weniger Fahrleistung zwar abgeschwächt, aber nicht widerlegt. Eine Bestätigung zugunsten dieser Trendwirkung zeigt ein Blick auf die Zählstellen, welche nicht auf Autobahnen installiert sind: Obschon sich bei diesen das Problem der „Weg“verlagerung kaum stellt, ist der Schwerverkehr auch hier tendenziell rückläufig.

Ein Wort noch zu den Auswirkungen dieses Verlagerungsverkehrs auf die negativ betroffenen Ortschaften: Die Kantone partizipieren gemäss Gesetz zu einem Drittel am Reinertrag der LSVA. Damit stehen ihnen auch Mittel zur Verfügung um – beispielsweise durch die Erstellung verkehrsberuhigender Massnahmen oder den Bau von Umfahrungsstrassen - die negativen Auswirkungen des Verkehrs (und zwar des gesamten!) mehr oder weniger weit gehend zu eliminieren.

**Fazit:** Die LSVA hat den Wachstumstrend im Strassengüterverkehr nicht nur gebrochen, sondern – gesamtschweizerisch -in den ersten sieben Monaten nach ihrer Einführung sogar zu einer leichten Abnahme der Fahrleistung geführt.

### **Wo ist der Verkehr geblieben?**

Gegenüber dem Trend hat die LSVA zu einem Rückgang der Fahrleistung auf der Strasse in der Grössenordnung von 8% geführt. Ist dies nun der berühmte Effekt der Verlagerung auf die Bahn? Oder der Effizienzsteigerung im Strassentransportgewerbe (bessere Auslastung der Fahrzeuge, Vermeidung von Leerfahrten)? Oder werden schlicht mehr Güter mit nicht abgabepflichtigen Nutzfahrzeugen (Lieferwagen) transportiert? Zu diesen Frage gibt es zwar im Moment noch keine abschliessenden Antworten, wohl aber richtungsweisende Entwicklungen. Auf diese soll nachstehend eingegangen werden.

Bahnverlagerung: Gemäss Angaben der SBB konnte SBB Cargo im ersten Halbjahr 2001 die Transportleistung (gemessen in Tonnenkilometern) um 1% steigern. Dies ist kein Indiz für eine Verlagerung auf die Bahn, dürfte doch die entsprechende Grösse aufgrund der im Strassentransport erfolgten Effizienzsteigerung (vgl. unten) auch dort gewachsen sein. In-

interessant ist das überdurchschnittliche Wachstum im Binnenverkehr von 8,7%. Da in diesem Bereich die Erhöhung der Gewichtslimite eine bedeutend geringere Rolle spielt als im Import/Export und im Transitverkehr kann dieses Wachstum als Indiz dafür gewertet werden, dass die LSVA hier eine stärkere Wirkung entfalten konnte.

Effizienzsteigerung: Zwei Indizien sprechen dafür, dass hier der Hauptgrund für die beobachtete Entwicklung der Fahrleistung zu suchen ist:

1. Die höhere Gewichtslimite ermöglicht den Transport von mehr Gütern bei gleichbleibender oder sogar sinkender Fahrleistung
2. Die im Vorfeld der LSVA Einführung erfolgten Umstrukturierungen haben, im Verbund mit logistischen Verbesserungen, zu einer deutlichen Reduktion des Leerfahrtenanteils geführt.

Wie das Beispiele der Zingg Transporte in Hedingen zeigt (vgl. Kasten) dürfte vor allem der zweite Punkt von erheblicher Bedeutung sein. Dies umsomehr, als aufgrund der Angaben der Zollverwaltung auch in den Bereichen Import/Export sowie Transitverkehr der Anteil an Leerfahrten zum Teil deutlich zurückgegangen ist.

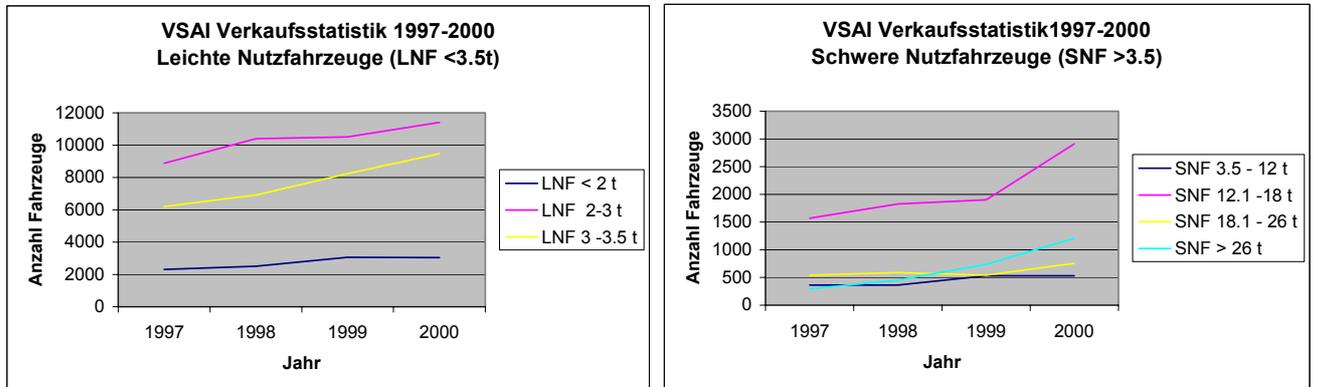
#### **Z.B. die Firma Zingg Transporte AG**

Die Firma Zingg Transporte AG in Hedingen führt national und international Kühl-, Tiefkühl- und konventionelle Transporte aus. Im Jahre 2000 wurden mit der abgabepflichtigen Fahrzeugflotte rund 4 Millionen Fahrzeugkilometer zurückgelegt. Durch eine Reihe gezielter Massnahmen wie besserer Disposition mit den Kunden oder dem zur Verfügung stellen von SMARTS für Arbeitswege, welche bisher mit den Camions ausgeführt wurden, lässt sich der Leerfahrtenanteil ungefähr halbieren. Damit sinkt die Gesamtzahl der jährlich zurückgelegten Kilometer um 8%.

Leichte Nutzfahrzeuge: In unserem Zusammenhang von Interesse wäre vor allem die Fahrleistung der leichten Nutzfahrzeugen der Kategorie 3 – 3,5 t, kommen doch diese am ehesten als Ersatz für LSVA-pflichtige Fahrzeuge in Frage. Entsprechende Erhebungen liegen jedoch weder für die Vor- noch für die Nachher-Periode vor und auch die LVC Zahlen helfen bei einer Fahrzeugkategorie, welche nicht mehr wesentlich länger sind als grössere Personenwagen, nicht mehr weiter. Einen Hinweis liefert die VSAI Verkaufsstatistik 1997 – 2000: Danach lag die Zunahme des Verkaufs von Lieferwagen im Jahr 2000 mit 15% im Schnitt derjenigen der Vorjahre (1997 11%, 1998 19%, Abb. 3). Von einer deutliche Verschiebung von schweren zu leichten Nutzfahrzeugen kann somit zumindest bezüglich Verkaufs neuer Fahrzeuge keine Rede sein. Dies umsomehr, als sich im selben Jahr der Ver-

kauf schwerer Nutzfahrzeuge drastisch, d.h. um 45% erhöhte. Dabei zeigt sich übrigens ein deutlicher Trend in Richtung schwerere Fahrzeuge (Abb. 4).

Abb. 3 VSAI Verkaufsstatistik LNF und 4 VSAI Verkaufsstatistik SNF



### Bilanz und Ausblick

Die vorliegenden Ergebnisse lassen zwei vorläufige Schlussfolgerungen zu:

1. Mit Einführung der LSVA wurde die kontinuierliche Zunahme der Fahrleistung beim schweren Strassengüterverkehr zumindest vorläufig gestoppt. Gegenüber dem Trend resultierte für die ersten sieben Monate des Jahres 2001 eine Abnahme von rund 8%.
2. Dieser Effekt ist vor allem auf eine Effizienzsteigerung im Strassentransportgewerbe zurückzuführen. Wesentlich dazu beigetragen haben dürften die Verbesserung der Logistik und ein höhere Auslastungsgrad der Fahrzeuge (Gewichtslimite).

Die hier dargestellten Untersuchungen stellen nur einen ersten Schritt dar. Sie sollen nun schrittweise vertieft werden. Wesentliche Erkenntnisse versprechen wir uns in diesem Zusammenhang von den Erhebungsdaten LSVA, welche hier erst ansatzweise berücksichtigt werden konnten.

18.9.01 are/bau

INFRAS      Forschung, Wirtschafts- und Umweltberatung



### 7.3 Netzwerke des Verkehrs-Kompromisses (NZZ-Artikel)

Eine politologische Analyse der Geschichte der 28-Tonnen-Limite

Der Landverkehr war eines der umstrittensten Dossiers bei den bilateralen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union. Hinter dem Ablöseprozess der 28-T-Limite hin zu einer marktwirtschaftlich orientierten Güterverkehrspolitik steht eine bedeutende Entwicklung der Beziehungsnetze im In- und Ausland, die sich im Spannungsfeld zwischen Verkehrs-, Umwelt- und Integrationspolitik bewegt. Eine Forschungsarbeit hat sich mit diesem Prozess auseinandergesetzt.

#### **Eine Gewichtslimite wird zum Steuerungsinstrument**

Eigentlich war es die EU, die die 28-T-Limite zu einem der wichtigsten Instrumente im Alpentransitverkehr gemacht hat. 1984 hat die damalige Europäische Gemeinschaft die Gewichtslimiten auf 40 Tonnen angehoben. Die schweizerische Limite blieb bestehen, nicht zuletzt aus strassentechnischen Gründen. Ein Jahr zuvor hatte die Schweiz beschlossen, die Lötschberg-Doppelspur zu bauen und auf einen weiteren Alpendurchstich zu verzichten. Heute, 15 Jahre später, ist kein verkehrspolitischer Stein mehr auf dem anderen: Die Gewichtslimite wird durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgelöst, die gleichzeitig Finanzmittel für (notabene zwei) neue Basistunnel generiert. Innerhalb von nur drei Monaten wurden gleich drei historische Verkehrskompromisse geschlossen. Im Herbst 1998 wurden die LSV, im November die FinÖV-Vorlage angenommen und im Dezember wurde das Landverkehrsdossier besiegelt. Eine Erfolgsgeschichte mit Irrwegen.

#### **Policy-Netzwerk-Analyse als Erklärungsansatz**

Wie kam es zu diesem für die Verkehrspolitik einmaligen Kompromiss? Welche Institutionen und Machtverhältnisse spielten dabei eine Rolle? Diese Fragen untersuchte ein Projekt im Rahmen des nationalen Forschungsprogrammes NFP 42 (Aussenpolitik) mit einem interdisziplinären Ansatz. Zentrales Element ist dabei die sogenannte Policy-Netzwerk-Analyse. Sie analysiert die Wechselwirkungen und Verhaltensmuster der verschiedenen beteiligten politischen Akteure. Eine zentrale These lautet: Internationale Verhandlungen werden als ‚Two Level Game‘ abgewickelt, mit den diplomatischen Vertretungen als Entscheidungsebene. Das Projekt hat gezeigt, dass die tatsächlichen Prozesse viel komplexer sind. Hinter den Kulissen hat ein äusserst intensiver und vernetzter Kommunikationsprozess stattgefunden, an dem vor allem die Vertreter der Verkehrs-, der Wirtschafts- und der Umweltschutzorganisationen beteiligt waren, mit einer zunehmenden Kontaktintensität und Themenvielfalt.

#### **Umweltverbände und Wirtschaft als Vorreiter**

Die zentralen Bausteine des Verkehrskompromisses wurden bereits in den 70er Jahren im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption ausgearbeitet: Eine Verkehrsträger-übergreifende Infrastrukturfinanzierung und eine Anlastung der externen Kosten waren wichtige Empfehlungen als Resultat eines 10-jährigen Planungsprozesses. Die Umweltschutzorganisationen haben diese Anliegen mit der Initiative für eine emissionsabhängige Schwerverkehrsabgabe (1986) aufgegriffen. Die Initiative erlitt Schiffbruch. Die Zeit war noch nicht reif, obwohl mit der zunehmenden Verkehrslawine am Gotthard (seit Eröffnung der N2 1978) das Problembewusstsein stark zugenommen hat. Dies hat den Bundesrat veranlasst, nur zwei Jahre nach dem Nein zu neuen Eisenbahntransversalen (1985) die Planung wieder aufzunehmen. Wichtige Akteure waren die Kantone, die geschickt für ihre Regionen und ihre Tunnel lobbyiert haben. Gleichzeitig hat sich auch der Kontakt mit Brüssel intensiviert. Am professionellsten und schnellsten waren die Wirtschaftsverbände.

### **Die Irrwege**

Doch der politische Schnellzug wird noch zwei Mal zurückgeworfen. Zunächst verwarf das Schweizer Volk die Vorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik (1988): Zu kompliziert, zu verwundbar. Eine integrierte Verkehrspolitik ist so nicht umsetzbar. Ein schwerer Schlag für die Planer und vor allem für die Transitzkantonen, in denen nun entscheidender Widerstand heranwuchs. Mit dem Transitabkommen mit der EU (1992 abgeschlossen) feierte die Schweiz die Verteidigung der 28-T-Limite, noch ohne zu ahnen, dass sie ein zentrales Verhandlungspfand (Bau und Finanzierung von zwei Basistunnels) bereits aus der Hand gegeben hat. Das Volk hat nämlich die Integrationspläne mit dem historischen Nein zum EWR (1992) zunichte gemacht.

### **Akteure der Kehrtwende**

Die Aufnahme der bilateralen Verhandlungen hat im Verkehr eine Pattsituation erzeugt, die erst 1996 aufgelöst worden ist. Eine neue Crew im Verkehrsdepartement hat die Zeichen der Zeit erkannt und alte Dogmen über Bord geworfen. Das erste Mal durfte in der Schweiz über die Aufhebung der Gewichtslimite nachgedacht werden, denn: Ohne Annäherung an die EU keine bilateralen Verträge, ohne marktwirtschaftliche Instrumente keine Umsetzung der 1994 überraschend angenommenen Alpeninitiative, ohne Geld keine NEAT. Eigentlich war es die Annahme der Alpeninitiative, die ein Umdenken ausgelöst hat. Dank dem gleichzeitig angenommenen Verfassungsartikel für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe war der Boden geebnet für eine neue Diskussion: Preisliche Massnahmen als Steuerungs- und Finanzierungsinstrumente. Die LSVA wurde zum entscheidenden ‚missing link‘, die den gordischen Knoten der Verkehrspolitik lösen konnte. Zu diesem Zeitpunkt haben sich zum ersten Mal die Parteien zu Wort gemeldet. Allen voran war es die SP, die (zusammen mit der FDP) das Argument der Fiskalität und der Abschöpfung von Produktivitätseffekten ins Spiel gebracht hat und damit plötzlich den Lauf der Verkehrspolitik entscheidend prägte. Die Verbindungen wichtiger Protagonisten (v.a. Bodenmann/Hämmerle) zum Alpen-Netzwerk haben dabei eine wichtige Rolle gespielt.

### **Die abschliessenden Preisverhandlungen**

Mit der Legitimation des Alpenschutzartikels war die Schweizer Position am Verhandlungstisch gestärkt. Die 28-T-Limite soll so teuer wie möglich verkauft werden. Die zwischen 1996 und 1998 stattfindenden Preisverhandlungen zwischen der Schweizer Delegation (unter Leitung des BAV-Direktors Friedli) und der EU kann gemäss Aussagen von Insidern zeitweise als ‚Bazar‘ bezeichnet werden. Während bei den Transitverhandlungen Ende der 80iger Jahre quasi ein reines ‚Two-Level-Game‘ stattgefunden hat, sind mittlerweile auf allen Ebenen Kontakte im Gange. Die diplomatischen Kreise wurden aktiviert, um vor allem Italien (als Hauptkontrahent gegen hohe Transitpreise) von der neuen Lösung zu überzeugen. Umweltschutzverbände lobbyierten international für fortschrittliche Transitleösungen, die Wirtschaft lobbyierte für die Integration. Auch die Strassenverkehrsverbände (ASTAG) waren aktiv. Allerdings war ihre Lobby-Position von Anfang an geschwächt, weil vor allem die kleinen Transporteure eine Invasion von ausländischen LKW in der Schweiz infolge der Anpassung der Gewichtslimiten fürchteten. Wenig präsent waren hingegen die eigentlichen Profiteure der sich abzeichnenden Lösung, die Bahnen. Ähnliches trifft für die Parteien zu. Ihre Kontakte mit internationalen Partnern waren äusserst gering, auch bei den Integrationsparteien wie SP oder FDP.

### **Erfolgsfaktoren der Entscheidungs- und Verhinderungsmacht**

Die Geschichte der jüngeren Verkehrspolitik zeigt, dass jenen Akteuren eine bedeutende Entscheidungsmacht zugekommen ist, die geschickt die verschiedenen Netzwerk-Ausprägungen mit konsensfähigen Lösungen miteinander verknüpfen konnten. Das Policy-Netzwerk ist nicht entstanden, um die Machtpositionen zu festigen, sondern um ein immer wichtiger werdendes Problem (eine Integration in Europa, ohne die verkehrspolitischen Zielsetzungen zu opfern) zu lösen. 1998 konnte ein einmaliges Politikfenster genutzt werden, das drei Interessen (Integration, Alpenschutz, Bahninfrastruktur) miteinander verbindet. Dank einer geschickten Staffelung der Entscheide (erste Abstimmung über die LSVA) konnte die Akzeptanz gesichert werden.

Die Analyse zeigt auch, wie Innenpolitik zur Aussenpolitik wird. Schweizerische Tabus (wie bislang die 28-T-Limite) erhalten eine andere Bedeutung, wenn sie international diskutiert werden. Interessant ist dabei, dass die Schweiz im Ausland nie einen direkten Verbündeten finden konnte. Die 28-T-Limite stand einem geschickten Taktieren mit den anderen Alpenländern (Österreich, Frankreich) wegen des Umwegverkehrs im Wege. Mit der neuen Lösung sind die Chancen gross, dass die Alpenländer eine gemeinsame Preispolitik entwickeln können.

Jahr	Meilensteine der Schweizerischen Transitpolitik
1978	Schlussbericht GVK
1980	Eröffnung Gotthardtunnel N2 Botschaft Bundesrat pauschale Schwerverkehrsabgabe
1983	Botschaft BR über Grundlagen einer Koordinierten Verkehrspolitik KVP Bericht Bundesrat über eine weitere Alpentransversale (Folgerung: kein Bedarf)
1984	EG führt einheitliche Gewichtslimite von 40 t im internationalen Verkehr ein Souverän genehmigt pauschale SVA und Autobahnvignette; Grenzblockaden zu Italien
1986	VCS-Initiative für leistungsabhängige SVA vom Volk abgelehnt
1988	Koordinierte Verkehrspolitik (KVP) vom Volk abgelehnt Beginn der Gespräche zwischen der EG und der Schweiz über den Transitverkehr
1989	Beginn der offiziellen Verhandlungen: EG besteht nicht mehr auf 40-t-Korridor durch die Schweiz Einreichung der Alpeninitiative Bundesrat legt sich auf NEAT-Netzvariante fest
1990	Höhere LKW-Abmessungen vom Volk akzeptiert NEAT-Botschaft des Bundesrates: Gotthard und Lötschberg Erste formelle Verhandlungsrunde über ein Transitabkommen EG-Schweiz
1991	Unterzeichnung der Alpenkonvention
1992	Abschluss des Transitabkommens Annahme Alpen transit-Beschluss (NEAT-Vorlage) Volk lehnt Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum EWR ab
1993	Transitabkommen EG-Schweiz tritt in Kraft; Schweiz will mit der Kommission der EG über den Marktzugang im Landverkehr bilaterale Verhandlungen führen
1994	Volk nimmt Alpeninitiative und Verfassungsartikel LSVA an; Blockierung der bilateralen Verhandlungen; 3-Stufen-Konzept des Bundesrates zur Umsetzung der Alpeninitiative
1995	Wiederaufnahme der Verhandlungen mit der EU Diverse Studien zu den Wirkungen einer Aufhebung der 28-t-Limite
1996	Bundesrat stellt 28-t-Limite unter gewissen Bedingungen zur Diskussion; Verabschiedung des zweiten Schweizer Verhandlungsmandats
1997	Verhandlungen mit der Europäischen Kommission um den Transitpreis
1998	Unterzeichnung des Verkehrsdossiers zwischen der Schweiz (Leuenberger) und der Europäischen Kommission (Kinnock), Vertrag von Kloten Volk nimmt LSVA-Vorlage an. Volk nimmt FinÖV-Vorlage an. EU-Verkehrsminister akzeptieren Landverkehrsdossier (mit Konzessionen der Schweiz in der Übergangsphase gegenüber dem Vertrag von Kloten).

### Überblick über wichtige „Meilensteine“ der schweizerischen Güterverkehrspolitik und der Limitierung der Gewichtslimiten in Europa 1978-1998

Literatur:

Maibach Markus, Vatter Adrian, Sager Fritz, Peter Daniel: Schweizerische Verkehrspolitik im Spannungsfeld der Aussenpolitik, Das Fallbeispiel der 28-Tonnen-Limite, Synthesebericht NFP 42 (Zürich/Bern 1998) und wissenschaftlicher Schlussbericht, Zürich/Bern 1999 (erschieden in der NFP 41 Schriftenreihe).



# Liste der Autoren

## **Mag Herbert Tumpel**

Präsident der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien und der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte

## **Mag Reinhold Deußner**

Österreichisches Institut für Raumplanung

Studienfach Geografie, Studienzweig Raumforschung und Raumordnung; seit 1989 Projektleiter am ÖIR – Österreichisches Institut für Raumplanung bzw seit 1999 Projektleiter in der ÖIR-Region und Entwicklung BeratungsgesmbH, Arbeitsschwerpunkte Verkehrsentwicklung, Verkehr und Regionalentwicklung; Autor zahlreicher Studien, ua der AK-Studien „Auswirkungen des LKW- und Busverkehrs aus Osteuropa“, „Verkehrsentwicklung und Schadstoffemissionen im Straßennetz von Wien“

## **Dr Max Herry**

Büro Herry - Verkehrsplanung

Studium der Mathematik, Doktorat an der TU Wien, selbständiger Verkehrsplaner, selbständig mit den Ingenieurbüros Herry in Wien und Inovaplan-Zumkeller/Herry in München und Karlsruhe, umfangreiche Erfahrungen im Bereich der Verkehrsplanung und des Transportwesens, Entwicklung und Anwendung von Verkehrsmodellen auf europäischer und nationaler Ebene, Autor zahlreicher Studien zum Transportwesen, Finanzierung und Telematik, ua der AK-Studie „Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr“

## **o Univ Prof DDDr Waldemar Hummer**

Universität Innsbruck

Dr iur und Dr rer pol (Univ Wien), Dr phil (Universität Salzburg), Habilitation, venia docendi für „Völkerrecht“ und „Europarecht“, seit 1999 Vorstand des umgegründeten Instituts für Völkerrecht, Europarecht und Internationale Beziehungen an der Universität Innsbruck, seit 2000 Wissenschaftlicher Leiter des „Zentrums für Europäisches Recht ZER“, zahlreiche Publikationen und Veröffentlichungen sowie Gutachten ua zu Fragen der europäischen

Verfassung und zum Verhältnis Österreich und die Europäische Union insbesondere auch zum Thema „Alpenquerender Transitverkehr“ und Transitvertrag

### **Fritz Gurigser**

Transitforum Österreich

Seit 1987 in der Tiroler Transitbewegung aktiv, seit 1991 Sprecher des Tiroler Transitforums bzw seit 1994 Obmann des „Transitforum Austria-Tirol – tfA (Verein zum Schutz des Lebensraumes in der Alpenregion; bundes-, alpen- und europaweit tätig), beruflich kaufmännischer Angestellter in einem Betrieb des Metallgewerbes, Arbeiterkammerrat, seit Mai 2000 Vorstandsmitglied der Arbeiterkammer Tirol

### **Dipl Vw Heinz Hilbrecht**

Europäische Kommission

Studium der Volkswirtschaft, zunächst im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr im Saarland, seit 1980 bei der Europäischen Kommission, seit 1991 in der Verkehrspolitik der EU und schließlich seit zwei Jahren Direktor für Landverkehr in der Generaldirektion Energie und Verkehr (GD Tren) der Europäischen Kommission; diese Direktion umfasst die Politikbereiche Straßenverkehr, Straßenverkehrssicherheit, Eisenbahnverkehr und Binnenschifffahrt, sowie die Verwirklichung des Satellitennavigationsprogramms GALILEO

### **Lic oec publ Markus Maibach**

Institut INFRAS, Schweiz

Studium der Volkswirtschaft und Wirtschaftsgeografie Zürich, seit 1984 Mitarbeit im Forschungs- und Beratungsinstitut INFRAS-Zürich, seit 1990 Projektverantwortlicher im Bereich Verkehr; weitere Schwerpunkte im Bereich Energie/Umwelt, Evaluation von Großprojekten, Nachhaltige Entwicklung; seit 1995 Mitglied der INFRAS-Geschäftsleitung

### **Mag Sylvia Sarreschtehdari-Leodolter**

Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der Arbeiterkammer Wien

# Verkehr und Infrastruktur

"Verkehr und Infrastruktur" sind unregelmäßig erscheinende Hefte, in denen aktuelle Fragen der Verkehrspolitik behandelt werden. Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

- Nr 1: City-Logistik – Ein Ausweg aus der Wiener Verkehrsmisere, 1996
- Nr 2: Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa, 1997
- Nr 3: Internationale Beispiele und Erfahrungen mit verschiedenen Modellen der Nahverkehrsfinanzierung, 1997
- Nr 4: Weißbuch: Semmering, 1997
- Nr 5: Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa – Aktualisierung, 1998
- Nr 6: Telekommunikation - Zwischen Markt und Regulierung, Tagungsband, 1999
- Nr 7: Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich, 2000
- Nr 8: Trend- und Extremsportarten in Österreich, 2000
- Nr 9: Lkw-Unfallgeschehen auf Autobahnen, 2000
- Nr 10: Lkw-Geschwindigkeiten und Lkw-Abstandsverhalten auf Autobahnen, 2000
- Nr 11: Wohin fährt die Bahn ? Zukunft Liberalisierung, Tagungsband, 2. ergänzte Auflage, 2002
- Nr 12: Qualifizierung in touristischen Dienstleistungsberufen – MitarbeiterInnen-zufriedenheit als Grundlage für zukünftige Angebotserstellung, 2001
- Nr 13: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Materialiensammlung, 2001
- Nr 13a: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2002
- Nr 14: Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr, 2001
- Nr 14: Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr, 2001 <http://www.akwien.at/dat/Herry.pdf>
- Nr 15: Eisenbahnliberalisierung: Sicherheit am Abstellgleis? Anforderungen für einen fairen Wettbewerb auf Österreichs Schienen, 2003  
<http://www.akwien.at/dat/Sicherheitamabstellgleis.pdf>

## **Außerdem erschienen:**

„Endstation Trennung“, Ein Memorandum der AK und der GdE zur Trennungsdiskussion bei den ÖBB, 2001  
[http://www.akwien.at/dat/endstation\\_trennung\\_lang.pdf](http://www.akwien.at/dat/endstation_trennung_lang.pdf)

## **Sämtliche Studien sind kostenlos erhältlich bei:**

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien  
Abteilung Umwelt und Verkehr  
Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1040 Wien  
Tel: +43 (1) 501 65 – 2698  
Fax: +43 (1) 501 65 – 2105  
e-mail: [friederike.bodinger@akwien.at](mailto:friederike.bodinger@akwien.at)