

Transit

Alpeninitiative für Österreich



Verkehr in Österreich und Europa: Neue Weichen für die Schiene

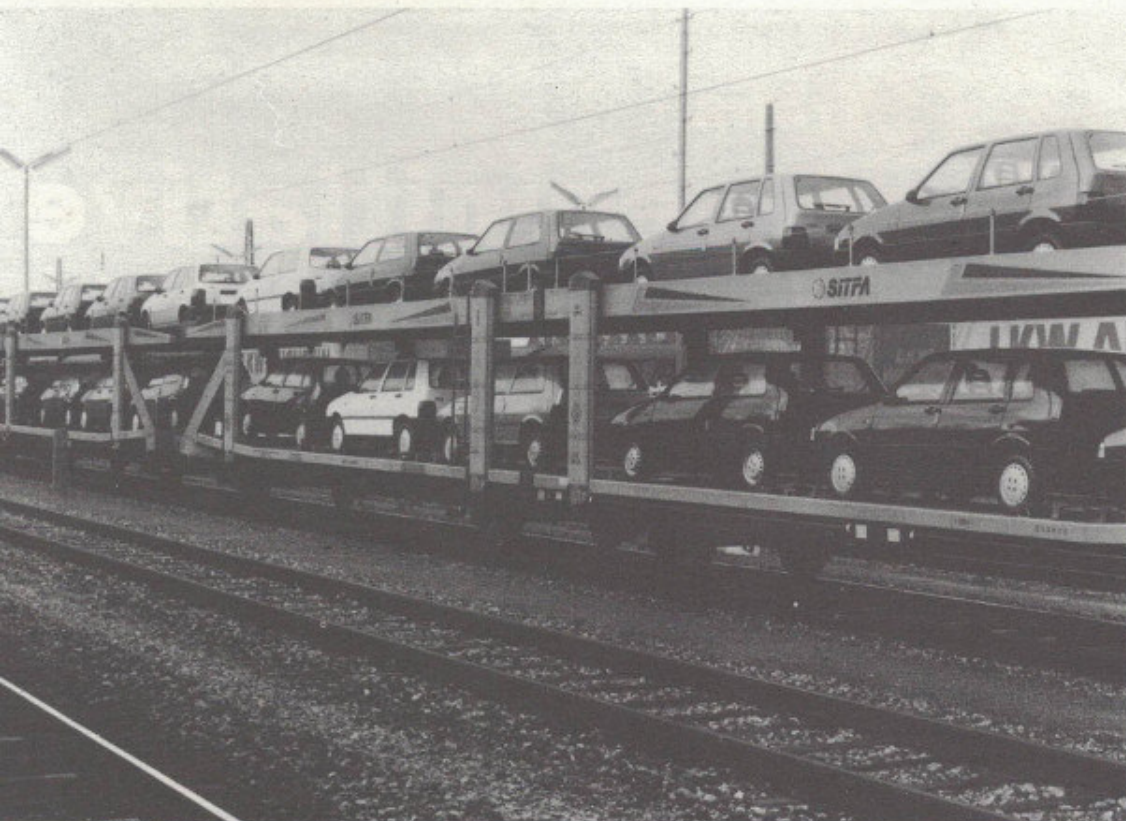


Foto: Weingartner

◀ **Kostenwahrheit beim Auto gäbe der Bahn endlich faire Wettbewerbschancen**

haben zielen an der Absicht vorbei, die Kostenwahrheit des Transitverkehrs zu erhöhen:

- Der aktuelle Schwerverkehrsbeitrag wird von inländischen wie ausländischen LKW eingehoben. Die Erhöhung trafe nur heimische Frächter, die Subvention der Transit-LKW würde nicht gemildert.

„Wir brauchen eine ‚Alpeninitiative‘ nach dem Muster der Schweiz, die das gesamte, ökologisch höchst sensible Bundesgebiet vor den Auswirkungen des Transits schützt.“

Rudi Anschöber, Verkehrssprecher der Grünen

Alpeninitiative für Österreich

Der Transitvertrag ist ein schlechter Kompromiß. Selbst diesen hat die Bundesregierung in Brüssel leichtfertig aus der Hand gegeben. Die Schweizer „Alpeninitiative“ zeigt, wie die Transitalawine wirklich gestoppt werden kann.

Der Transitvertrag ist ein schlechter Kompromiß. Nur sehr wenige der zahlreichen Punkte haben effektive Auswirkungen auf den LKW-Transit durch Österreich. Genau diese hat die Bundesregierung in den langen Brüsseler Verhandlungsnächten leichtfertig preisgegeben. Die Bewertung der Verkehrspolitik in Sachen Transit fällt deshalb eindeutig negativ aus.

In Brüssel unter die Räder gekommen

Zwar bleibt das 38-Tonnen-Limit *pro forma* bestehen, Sanktionen innerhalb der fünfprozentigen Toleranzgrenze werden aber aufgehoben. Die Konsequenz ist klar: Österreich führt *de facto* das 40-Tonnen-Limit ein. Daß Verkehrsminister Klima leichter Dinge verzichtet auf das Kör-

bergeld von 500 Schilling pro LKW verzichtet, gehört zu den geringfügigen Folgen der Entsorgung des Vertrages. Weit aus dramatischer sind die Konsequenzen für ohnehin gestreßte Anrainer und gebeutelte Steuerzahler:

- Studien prognostizieren für die Brenner-Route die Verlagerung von 150.000 LKW von der „Rollenden Landstraße“ auf die Autobahn.
- Die Bahn muß laut Minister Klima mehrere Milliarden Schilling investieren, da für 40-Tonner andere Güterwaggons benötigt werden als für 38-Tonner.
- Durch das höhere Gewicht können die Sicherheitsstandards auf den Brücken nicht eingehalten werden.

Zudem stiege die Abnutzung der Straßen erheblich.

Falsche Signale

Mit einem Übergangszeitraum von drei Jahren ist in Brüssel vereinbart worden, die EU-Wegekostenrichtlinie zu übernehmen. Damit muß der Schwerverkehrsbeitrag von derzeit durchschnittlich 70.000 Schilling pro LKW und Jahr um satte 75 Prozent auf lediglich 17.000 Schilling gesenkt werden.

Der LKW-Verkehr, der heute nur ein müdes Sechstel seiner volkswirtschaftlichen Kosten selbst trägt, wird so mit zusätzlichen Milliarden subventioniert.

Das Ministerium will den Rückschritt durch innerösterreichische Maßnahmen wie

- Kfz-Steuer,
- Mineralölsteuer oder
- Road-Pricing ausgleichen. Aber: Die ministeriellen Vor-

- Ähnliches gilt für die Erhöhung der Mineralölsteuer: Bei der Brenner-Strecke von 120 km muß ein LKW nicht in Österreich tanken.

- Flächendeckendes Road-Pricing wäre grundsätzlich geeignet, den Kostendeckungsgrad von Transit-LKW zu heben. Das aufwendige System ist aber allerfrühestens im Jahr 2000 verfügbar.

Taschenspielertricks

Im „alten“ Transitvertrag hat die EU mit Österreich eine Laufzeit von zwölf Jahren vereinbart – Ende am 31. 12. 2004. Die Bundesregierung hat entgegen ihrem Versprechen, die Laufzeit sei kein Verhandlungsgegenstand, dem Einbau von „Sollbruchstellen“ zugestimmt: Drei Jahre nach dem Beitritt wird der Vertrag überprüft. Die Kriterien beziehen sich auf die Prinzipien

- des Funktionierens des Binnenmarktes und
- des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs.

Führt die Revision nicht zu einem einstimmigen Ratsbeschluß, steht eine Übergangs-

Österreich und die Schweiz: Zwei verschiedene Transit-Welten

Während in Österreich von der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Bahn viel geredet und nicht gehandelt wird, rollen in der Schweiz bereits 80 Prozent des Güterverkehrs auf der Schiene. Und damit nicht genug: Nach dem Votum vom 20. 2. 1994 über die „Alpeninitiative“ sollen es in zehn Jahren 100 Prozent sein.

Ein Trend, der hierzulande in die andere, die falsche Richtung läuft. 1993 hat die ÖBB neuerlich sieben Prozent Marktanteil verloren, macht der Anteil des LKW-Güterverkehrs 80 Prozent aus. 1,5 Millionen Lastkraftwagen donnern jährlich über die Transitrouten, das absehbare Ende des in Brüssel gehörig gelöschten Transitvertrages wird diese Zahl weiter wachsen lassen – es sei, der Druck der Bürgerinnen und Bürger zwingt die Regierung endlich zum Umdenken und Umlenken. Österreich könnte wie der westliche Nachbar eine „Alpeninitiative“ für das gesamte Bundesgebiet mit folgenden Zielen starten:

- Die Verlagerung der gesamten Güterkapazitäten auf die Schiene,
- die Einführung eines verbindlichen Nachtfahrverbotes für LKW,
- die Beibehaltung des 38-Tonnen-Limits und
- die Durchsetzung eines Ausbaustopps des überregionalen Straßenbaus; die eingesparten Finanzmittel sind für den Ausbau der Bahn einzusetzen.

Die Grünen und zahlreiche Verkehrsinitiativen arbeiten mit Hochdruck an entsprechenden Aktivitäten in den Bundesländern und auch im Bund – im Ländle hat sich bereits eine „Vorarlberger Alpeninitiative“ gebildet, an der Greenpeace, der VCÖ, der Naturschutzbund und Global 2000 mitwirken.

frist von weiteren drei Jahren in Aussicht. Vor Ablauf der zweiten Periode erstellt die EU-Kommission mit der Europäischen Umweltagentur eine Studie, ob die Ziele des Transitvertrages erreicht sind. Beim Ergebnis, die Ziele seien in einer „dauerhaften Art und Weise“ erreicht, tritt der Vertrag mit 1. 1. 2001 außer Kraft. Werden die Ziele verfehlt, kann der Rat mit qualifizierter Mehrheit andere Maßnahmen setzen, die einen „äquivalenten“ Umweltschutz sicherstellen sollen.

Die eingebauten Fristen samt ihrer Fußnoten machen klar, daß es spätestens 1999 zur Auflösung des Transitvertrages kommen wird.

Verlierer nach Punkten: Mensch und Umwelt

Das Ziel des Transitvertrages definiert sich über die 60prozentige Reduktion der Ökopunkte. Dies ist leicht bereits im Jahre 1995 zu erreichen, da die Anzahl der Ökopunkte um erheblich überhöht ist. Bereits im Jahre 1993 konnten die EU-Frächter fast ein Drittel (29 Prozent) der Ökopunkte nicht verbrauchen. Der EU dürfte es keineswegs schwer fallen, die vorgesehene Reduktion schon im nächsten Jahr zu bilanzieren. Der Vertrag wird so maximal acht Jahre dauern, um mindestens vier Jahre verkürzt.

Durch die Hintertür

Bis 1997 ist die vollständige

Liberalisierung der bilateralen Kontingente zwischen Österreich und den anderen EU-Mitgliedstaaten fixiert. Ein erster Schritt soll 1995, der zweite

„An der Kostenwahrheit führt kein Weg vorbei: Energie muß in kleinen, aber entschlossenen Schritten teurer werden. Jährlich 1,5 Millionen Transitfahrten sind zuviel.“

Madeleine Petrovic,
Klubobfrau der Grünen

1996 vorgenommen werden. Völlig unklar ist, wohin sie führen sollen. Der Verkehrsminister hält es für nicht einsehbar, warum ein Frächter, der Güter von Graz nach Bregenz bringt, anders behandelt werden soll als einer, der aus der Steiermark nach Italien liefert. Zwar weiß er auch über die Nachteile der totalen Öffnung Bescheid: „Eine Liberalisierung der bilateralen Fahrten zwischen Österreich und einzelnen EU-Ländern lehnt Wien deshalb ab, weil dann durch die Vortäuschung von zwei bilateralen Fahrten, etwa von Hamburg nach Innsbruck und dann von Innsbruck nach Verona, die Ökopunkte-Pflicht umgangen werden könnte.“ Allerdings: Worte waren noch nie ein Hinderungsgrund für folgende Umfaller.

Dabei stellen sich gerade die Gütertransporte aus ökologi-

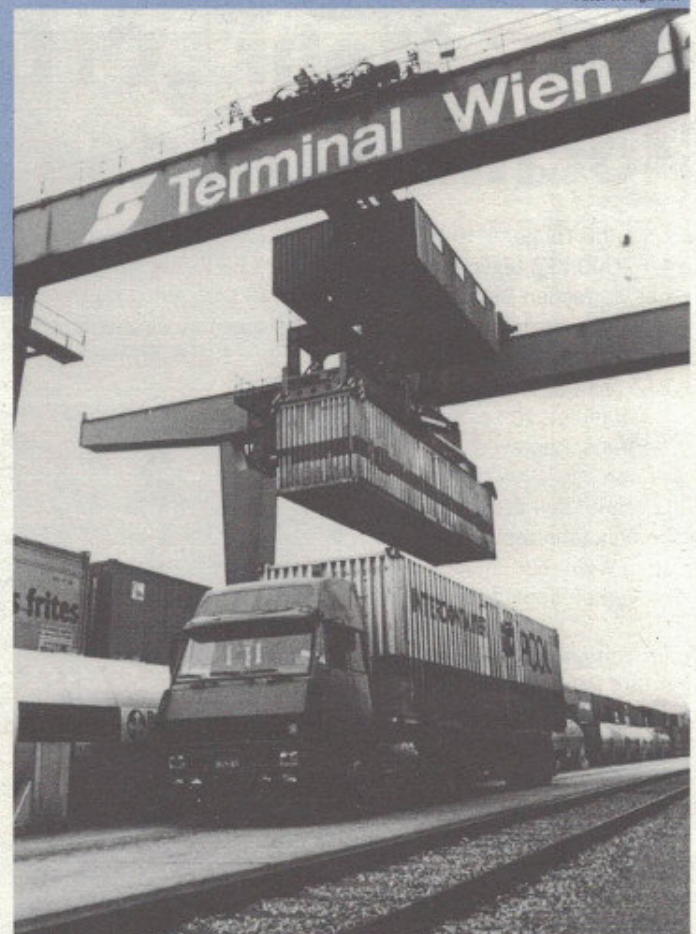
scher Sicht als entscheidend dar, weil sie ein Vielfaches des Transits ausmachen. Obwohl die EU den Übergang in ein Ökopunkt-System vorge-

vollständige Liberalisierung gewesen wäre, von der Bundesregierung komplett ignoriert. Stattdessen hat sie eine große Hintertür für das stetige Wachsen des Güterverkehrs auf der Straße geöffnet – mit dem ersatzlosen Fall der bilateralen Kontingente ist die Schranke für den LKW-Verkehr gefallen.

Lernen von den Nachbarn

Im Jahre 2004 wird es zur Zuspitzung der europäischen Verkehrspolitik kommen. Einerseits wird die Schweiz nach Annahme der „Alpeninitiative“ für den LKW-Transit dicht sein, andererseits ist der Transitvertrag längst Vergangenheit. Verschärfend kommt hinzu, daß die großen Bahntransversalen durch die Schweiz noch nicht fertiggestellt sein werden. Deshalb ist ein massiver Anstieg des LKW-Gütertransits als Umwegverkehr aus der gesperrten Schweiz zu erwarten.

Foto: Weingartner



▲ Von der Straße auf die Schiene – die umweltfreundlichste Form des Transits verliert weiter Marktanteile beim Güterverkehr

schlagen hat, wurde das Angebot, das selbst bei schlechter Gestaltung besser als eine

Der eigenständige Handlungsspielraum Österreichs ist gleichzeitig als EU-Mitglied stark eingeschränkt. Umso wichtiger sind alle Initiativen, die nach dem Vorbild der Schweiz dem Transit einen Riegel vorschieben. ■

Wir fordern:

- Österreich braucht dringend eine bundesweite „Alpeninitiative“ nach Vorbild der Schweiz.
- Der Transitvertrag muß auch als verkehrspolitischer Mindeststandard aufrecht erhalten werden, obwohl er die zentralen Forderungen der Anti-Transitbewegung und der Grünen nicht beinhaltet.
- Das österreichische 38-Tonnen-Limit muß bleiben.
- An den Grenzen müssen Gewicht und Ökopunkte kontrolliert werden.
- Die Kostenwahrheit im Transitverkehr ist unverzüglich umzusetzen.
- Ein generelles Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen ist unerlässlich.
- Der Schwerverkehrsbeitrag muß erhöht werden.
- Die Finanzierung von Autobahnen durch die Europäische Union ist abzulehnen.



Eine Information der
Grünen Bildungswerkstatt

IMPRESSUM

E.,H.,V.: Grüne Bildungswerkstatt
Lindengasse 40, 1070 Wien.
Erscheinungsort: Wien
Redaktion: Friedrich Smola,
Fritz Holzinger und Christian Nohel
Design & Layout: Brües & Frost
Coverfoto: © TRIZEPS
Belichtung und Druck: Remaprint

Alle reden über den Brenner. Zurecht. Dort zerstören 5.000 LKW und 30.000 PKW täglich den Wald, terrorisieren die AnwohnerInnen mit Lärm und Gestank. Wir reden über Wien und die Ostregion:

quer durch Kleingärten knapp an Wohnhäusern und Pensionistensiedlungen vorbei, sollen um Milliardensummen die Straßen B3 und B232 gebaut werden. Die Pläne stammen noch aus den 70er-Jahren,

50.000 KFZ.

■ **Tatort Donaustadt:** Seit Beginn der 90er-Jahre wird eine massive Stadterweiterungspolitik im Gebiet um Stadlau, Aspern und Eßling betrieben – ohne rechtzeitig attrak-

- tobahn durch die Lobau;
- Schnellstraßenbahnen für neue Stadterweiterungsgebiete statt autogerechter Einkaufszentren;
- dichtere Intervalle für die Schnellbahn- und Straßenbahnlinien;
- eine vernünftige Anbindung des Flughafens.

Wien: Mehr „Öffis“ statt Hochleistungsstraßen

- Über die Tangente rollen 140.000 KFZ täglich, was der vierfachen Belastung des Brenner entspricht.
- Am Gürtel rasen 90.000 KFZ pro Tag mitten durchs Stadtgebiet, vorbei an Hunderttausenden von Anrainern.

Am Brenner soll der Verkehrswahnsinn gebremst werden. Auch in Wien muß endlich eine neue Verkehrspolitik beginnen.

Neue Verkehrspolitik heißt zuerst: Auf keinen Fall weitere Hochleistungsstraßen bauen. In Tirol würde man jeden Politiker, der zur „Entlastung“ der überquellenden Brennerroute eine neue „Entlastungsautobahn“ fordert, mit einem nassen Fetzen verjagen. Wien ist wieder einmal anders: Der Wiener SP-Chef und künftige Bürgermeister Häupl (derzeit Umweltstadtrat), Minister Schüssel und die Baufirmen forcieren den Straßenbau. Die drei größten Straßenbauprojekte in Wien:

- **Tatort Floridsdorf:** Mitten durch den 21. Bezirk,

mittlerweile hat sich alles geändert: Die B3 würde eine Schneise für 40.000 Autos täglich mitten durch das Donaufeld, ein neues Stadtentwicklungs-

**Die GRÜNE INFO-HOTLINE
gegen die B 301
erreichen Sie
rund um die Uhr
zum Ortstarif
unter 0222/
470 46 80.**

gebiet (geplant sind ca. 5.000 neue Wohnungen), ziehen.
■ **Tatort Favoriten/Simmering:** Hier soll eine neue Südumfahrung für Wien, die B301, gebaut werden. Die SPÖ-Politiker versprechen eine Entlastung der Südost-Tangente. Alle Verkehrsexperten zeigen aber, daß die B 301 nur eine fünfprozentige Reduktion auf der Tangente bewirken würde. Im Gegenteil: Die neue autobahnähnliche Hochleistungsstraße brächte zusätzlich Platz für



Foto: Josef Bauer

tive öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen. Im Gegenteil: Das jüngste „Liebkind“ von Häupl & Co heißt „6. Donaubrücke für den Autoverkehr“ im Bereich des Nationalparks Lobau.

Viele warnen vor dem Ost-West-Transit. Deshalb brauchen wir einen Ausbau der Schienen-Infrastruktur, sowohl im Nahverkehr, als auch Richtung Bratislava, Prag und Budapest:

- Eine neue U-Bahn in den 22. Bezirk statt einer neuen Au-

▲ Protest gegen die B 3 / B 232

sie auch fährt - oft und regelmäßig. Ausbau von Bahn und Tram, dichtere Intervalle, Aufzüge in den Stationen. All dies ist aus ökologischen Gründen notwendig, kostet aber viel Geld. Finanzieren soll das:

- 1) Umschichtungen der Mittel aus dem Straßenbau, und
- 2) die Erhöhung der Mineralölsteuer um 2 Schilling, Mehreinnahmen zweckgebunden für ÖV-Verbesserungen.