

# Verkehr, Lebensnerv der EU!

Geeintes Europa, Union der rollenden Betriebsmittel. Beinahe 40% der EU Ausgaben fließen in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Pläne zukünftiger Transittrassen sind bereits beschlossene Sache!

In den nachfolgenden paar Zeilen möchte ich kurz versuchen, einen Überblick über die europäische Verkehrspolitik und über das Verhandlungsergebnis der Bundesregierung geben. Jetzt werden sich einige fragen, was hat

denn dies eigentlich mit dem Studium, respektive mit einer Studierendenvertretung zu tun. Zugegeben vorerst relativ wenig. Die Folgen der heute gemachten politischen Fehler werden uns und unsere Kinder treffen. Weiters könn-

te man/frau anführen, daß die ideologischen Gedanken hinter der derzeitigen eher unmenschlich und tendenziell technokratisch anmutenden Unionspolitik die selben Strukturmuster pflegt, wie jene die den freien Hochschulzugang beschränken. Ich habe bewußt den Bereich Verkehr, manche sagen Transit, ausgewählt, da es keinen anderen Bereich innerhalb der Union gibt, der so umstritten ist und der so klar die politischen Zielrichtungen eines geeinten Wirtschaftsblockes Europa erkennen läßt. Für die EU als Wirtschaftsgemeinschaft ist der Komplex Verkehr die Schlagader, Lebensnerv ihres Fortbestandes und ihrer wirtschaftlichen Weiterentwicklung. Dies kann man/frau zumindest allgemein aus den Selbstdefinitionen sowie der Tagespolitik der Union ablesen.

## Grundlagen der EU-Verkehrspolitik:

Die grundsätzliche Verankerung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erfolgte in Art.3 EWG Vertrag (den "Römischen Verträgen"). Wesentliche Bedeutung erlangten diese Rechtsakte erst 1985 mit dem Beschluß der Verwirklichung des gemeinsamen Binnenmarktes. Es wurde versucht, konkrete Maßnahmen zu setzen, wie Abschaffung der Grenzkontrollen und aller bilateraler Kontingente, Liberalisierung des Frachtgewerbes (Kabotagefreiheit) und die Vereinheitlichung eines



40 Tonnen Limits. Nachdem sich die Vereinheitlichungen, wie bei allen Ratsbeschlüssen, aus nationalem Interesse der Mitgliedsstaaten nicht so schnell durchsetzen ließen, versuchte man "die Forderung nach freier Fahrt" durch weitere Konzepte und Beschlüsse durchzusetzen. Als Vorläufer der heutigen Verkehrspolitik kann das 5. Aktionsprogramm 1992 betrachtet werden. In diesem Papier wurde in schöne Worte gekleidet, festgehalten, daß für die wirtschaftliche Weiterentwicklung Europas die Frage des reibungslosen Funktionierens des Binnenverkehrs und dessen kostengünstige Abwicklung lebensnotwendig sei.

## ...die Folgen:

Schon wesentlich früher (Mitte der 70er Jahre) regte sich der BürgerInnenwiderstand entlang der europäischen Transittrassen (vor allem entlang der Alpenübergänge, Pyrenäen-Frankreich, Frankreich-Italien, Schweiz sowie entlang der Brennerroute). In den letzten Jahren konnten jedoch auf Grund dieses Widerstandes immer weniger Liberalisierungsschritte innerhalb der Staatengemeinschaften durchgesetzt werden.



## ...Österreich tritt bei

Infolge eines Beitrittes Österreichs zur EU erlangt nicht nur der allgemeine Teil der EU- Verkehrspolitik, basierend auf dem Prinzip des freien Warenverkehrs, große Bedeutung, sondern vor allem die erst jüngst erfolgten Ratsbeschlüsse müssen auch von Österreich akzeptiert werden. Diese sind auch in der EU noch nicht realisiert. Österreich hat im Rahmen seiner Beitrittsverhandlungen diese Bestimmungen entgegen den Vereinbarungen des Transitvertrages bis auf eine kleine Einwendung akzeptiert.

## 12.000km neue Autobahn

Die EU Richtlinie 93/629 vom 29.10.1993 bezieht sich auf die Schaffung transeuropäischer Netze. In Summe wird in diesen Papieren der Bau von 12000km neue Autobahnen festgelegt. Es wurde auch die Wirtschaftshilfe für Osteuropa eingearbeitet. Die neugegründete Bank EBRD (European Bank of Reconstruction

den Produktionwerke der westeuropäischen Industrie mit geringer Volkswirtschaftlicher Wertschöpfung (da kein Know how auf Dauer in den Ländern zurückbleibt - Kolonialpolitik wurde in früheren Zeiten von Frankreich mit sehr viel Erfolg betrieben).

## Neue Transittrassen an Österreichischen Grenzen:

- a) Grenzübergang Kempten (Verlängerung der A7 bis an die Staatsgrenze
- b) Verlängerung der A95 bis an die Staatsgrenze bei Garmisch Mittenwald
- c) Verlängerung der A27 (im Volksmund als Alemagnia bekannt) an die Osttiroler Grenze und weiter bis Spital-Anschluß zur Tauernautobahn
- d) Neubau der A94 von München nach Braunau und Anschluß an die A8 auf österreichischer Seite.

Alle diese Projekte sind dadurch gekennzeichnet, daß die Fortführung auf österreichischer Seite nur mehr durch leistungsschwache Bundesstraßen erfolgt. Ganz anders

kehrswegebau lösbar ist. Zur Lösung des Wirtschaftsproblems wird ein Investitionsprogramm von 400 Mrd Ecu bis zum Jahr 1999 empfohlen. Dabei entfallen auf den Verkehrswegebau 220 Mrd Ecu. Zu guter Letzt wird der Angst Ausdruck verliehen, neue Märkte zu versäumen, wenn diese Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur nicht getätigt werden. Ob es sich hier um Märkte oder Billigproduktionsstätten handelt, bleibt dahingestellt.

Die zweite wesentliche Richtlinie ist jene zur Vereinheitlichung der Erhebung von Maut- und Benützungsgebühren. Hier konnte Österreich eine dreijährige Übergangsfrist erwirken. Durch diese Richtlinie sinkt die Besteuerung von Schwerfahrzeugen in Österreich von derzeit ATS 70.000.- auf ca. ATS 17.000.-. Die entfallenden Einnahmen sollen wie aus jeder Tageszeitung entnommen werden kann, durch eine Verkollektivierung der Kosten durch Abhebung der Steuerbelastung auf Dieselmotoren wieder hereingebracht werden. Das Problem ist nur, daß Großfrächter nicht in Österreich tanken, da der Diesel für sie ohnehin zu teuer ist. Also eine Direktsubvention an die FührerInnen Österreichs. Lustig ist auch der Passus über die Einhebung von Mautgebühren auf Österreichs Autobahnen. Diese dürfen in Zukunft nicht diskriminierend und keine Behinderung, sowie übermäßigen Verwaltungsaufwand darstellen. Genauer überlegt, bedeutet dies die Abschaffung jeglicher Vergünstigungen für Einheimische, seien es vergünstigte Jahreskarten für PKW's oder Preisnachlässe für die einheimischen Transportunternehmen. Es leben die Großfrächter mit über 1000 38-Tonnern! Gleichzeitig wird ein Höchstbetrag der Benützungsgebühren pro Jahr mit 1250 Ecu (ent-

spricht ca. den 17.000.-) festgelegt. Wie durch Plafondierung von Verursacherkosten im Straßenverkehr die vielseitig und auch in einigen EU-Papieren enthaltene Kostenwahrheit erreicht werden soll, bleibt für mich ein Rätsel. Insbesondere, da die Straßenerhaltungskosten vom/der Steuerzahler/in getragen werden und der Bahn der Streckenausbau sowie die Erhaltung der Bahntrassen als Defizit angelastet werden.

Zum Abschluß eines allgemeinen Überblickes möchte ich noch einen Beschluß des Europaparlamentes vom 25. Jänner 94 zitieren:

Der freie Verkehr darf von keiner der sozialen und wirtschaftlichen Gruppen in Frage gestellt werden. Gesellschaft und öffentliche Meinung in Europa müssen die Unwiderruflichkeit des Binnenmarktes auf dem gesamten Gebiet der Europäischen Union in allen seinen Dimensionen akzeptieren.

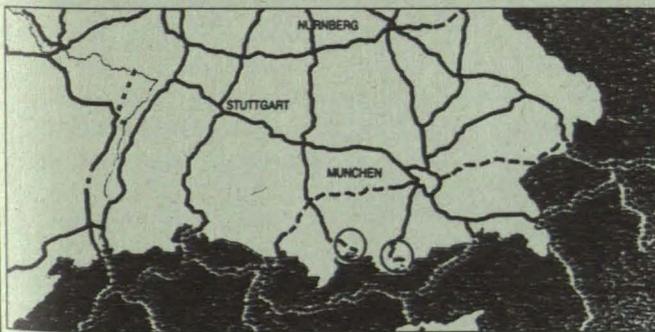
Es handelt sich dabei um drei Anträge, welche im Rahmen einer Diskussion um Blockaden von Transitstrecken in Frankreich/Spanien beschlossen wurden.

Christian Gummerer

## Zitat eines Beschlusses des Europaparlamentes vom 25. Jänner 1994

Der freie Verkehr darf von keiner der sozialen und wirtschaftlichen Gruppen in Frage gestellt werden. Gesellschaft und öffentliche Meinung in Europa müssen die Unwiderruflichkeit des Binnenmarktes auf dem gesamten Gebiet der Europäischen Union in allen seinen Dimensionen akzeptieren.

Es handelt sich dabei um drei Anträge, welche im Rahmen einer Diskussion um Blockaden von Transitstrecken in Frankreich/Spanien beschlossen wurden.



& Development) soll den wirtschaftlichen Wiederaufbau durch Creditsubventionen Osteuropas vorantreiben. Tatsächlich werden von dieser unabhängigen Bank (Geldgeber ist fast zu 100% die Europäische Union) Straßenbauvorhaben der oben genannten Richtlinie subventioniert. Infolge dieser Politik wird es wohl zu keinen Neugründungen von Unternehmen in den Oststaaten kommen, im Gegenteil es wer-

entlang der Schweizer Grenze. Hier werden nur bestehende Autobahnen durch neue europäische Netze erschlossen.

Im neuen Weißbuch (Juni 1993) der EU hält Jacques Delors fest, daß die Reaktion auf die Wirtschaftskrise in Europa, welche eigentlich eine Strukturkrise infolge falscher Besteuerungsschwerpunkte ist (Explosion der Lohnkosten), nur durch einen massiven Ver-