

# Transitpoker

Da die Bundesregierung schweigt und der ORF nur einseitig informiert, geben wir euch einen Überblick über das derzeit vorliegende Verhandlungsergebnis im Vergleich zum bestehenden Transitvertrag.

## Transitvertrag

Der Transitvertrag gilt für jenen Verkehr, der seinen Ausgangs- und Zielpunkt außerhalb von Österreich hat. Nicht erfaßt wird der interne Verkehr Österreichs, sowie der Güterverkehr mit Drittländern (Ungarn etc.). Der Gütertransit mit Ländern des ehemaligen Ostblockes wird über leicht kontrollierbare Kontingente geregelt.

**Art.9:** Die Vertragsparteien kommen überein, den Schienen- und kombinierten Verkehr mit Vorrang und mit konzentriertem Vorgehen zu fördern (kombinierter Verkehr für die gesamte Transportstrecke, Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit etc.).

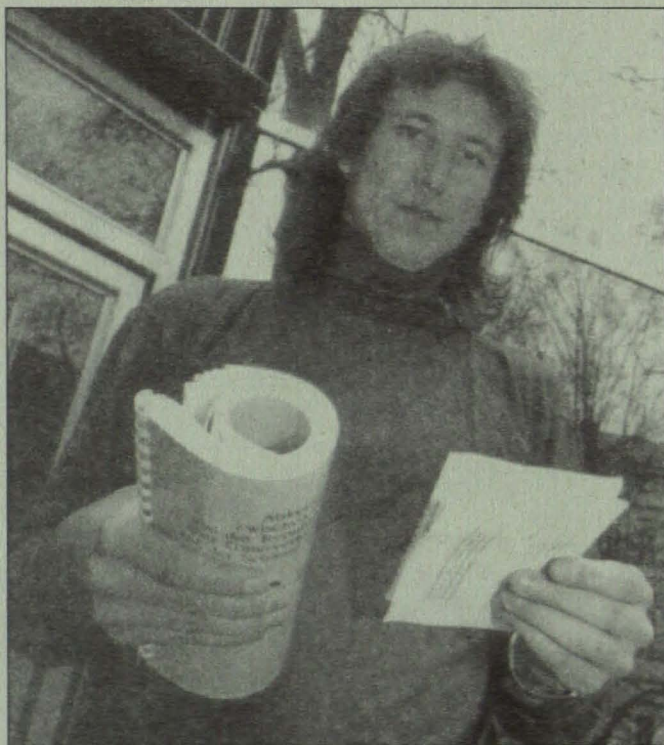
**Art.9 Abs.7:** Verlagerung des Transportes gefährlicher Güter auf die Schiene.

**Art.12 Abs.2:** Kraftfahrzeuge mit Anhängern dürfen das höchstzulässige Gesamtgewicht von 38 t nicht überschreiten.

**Art.13/15:** Reduktion der Abgas-, Partikel-, sowie der Lärmemissionen. Die Regelung wird anhand der am schwersten zu handhabbaren Größe den NOx Werten durchgeführt. Als Kontrollinstrument werden Ökopunkte vergeben. Es wird zwischen Österreich und der EU die Anzahl der Transitzfahrten festgelegt und diese gelten dann als 100% der Ökopunkte. Nun werden je nach Emissionsstärke der Transportfahrzeuge adequat Ökopunkte abgezogen, bis diese verbraucht sind (Im letzten Jahr blieben mehr

als 200.000 ungenützt!). Weiters wird aufgeteilt auf 12 Jahre die Anzahl der Ökopunkte reduziert, um so eine Verringerung der NOx Emissionen um 60% zu erreichen. Es wird davon ausgegangen, daß ab

Wegekosten, in der zweiten die externen Kosten, insbesondere die Umweltkosten angelastet werden. Weiters sollen die besonderen Kosten der Alpenregion berücksichtigt werden.



Das blieb vom Transitvertrag

dem Jahr 2002 Lastkraftwagen mit einer Emission von 5.0g/kwh am Markt verfügbar sein werden (Seit 1.10.91 gilt in Österreich 9.0g/kwh als Grenzwert; in der EU seit 1.07.1992).

**Art.14:** Kostenwahrheit Die Vertragsparteien kommen überein, in einer abgestimmten Lösung, die Kostenwahrheit auf der Straße einzuführen. In einer ersten Phase sollen den Kraftfahrzeugen die

**Art.21:** Transitausschuß Es wird ein semiparitätischer Ausschuß eingerichtet, der sich mit allen Fragen, die aus dem Transitvertrag entstehen, befassen soll. Die Präsidentschaft wird abwechselnd von Österreich und der EU geführt. Die Beschlüsse des Ausschusses werden im Einvernehmen mit den Delegationen der Vertragsparteien gefaßt (Einstimmigkeit der Vertragspartner!). Der Ausschuß liefert alle 3 Jahre einen

Bericht über die Umsetzung des Vertrages, die Auswirkungen des Straßengüterverkehrs auf die Bevölkerung, die Verringerung der Emissionen, sowie die Anlastung der Wegekosten und einen Lagebericht über den kombinierten Verkehr in Österreich und der Schweiz. Aufgrund dieser Berichte erarbeitet er Vorschläge für die Vertragsparteien. Streitfälle zwischen Österreich und der EU sind dem Transitausschuß zuzuweisen.

Weitere Bestimmungen des Vertrages: Es werden von beiden Vertragspartnern infrastrukturelle Maßnahmen vereinbart, um eine liberalere Abwicklung des Güterverkehrs durch Österreich zu gewährleisten:

- Aufweitung der Tunnelprofile auf österreichischer und italienischer Seite des Brenners (in Österreich abgeschlossen, auf italienischer Seite frühestens Beginn 1998 - dies bedeutet, daß die rollende Landstraße nur vom Brenner bis Ingolstadt möglich ist!)
- Umfahrung Innsbruck (Eröffnung Frühjahr 1994) - Neubau der Bahnstrecke St. Michael-Bruck (derzeit im Bau)
- Umbau von Bahnhöfen, von Überholgleisen etc. Österreich, als auch die EU, bekennt sich zu dem Projekt "Brennerbasistunnel" und setzt die Aktivitäten in diese Richtung weiter fort.

**Christian Gummerer**