

## Verkehrskongress 2004:

# „Wenn der Verkehr an Österreich vorbei rollt, rollt auch der Wohlstand vorbei“

*Die aktuellen Verkehrsreformen standen im Mittelpunkt des Verkehrskongresses 2004 der vier österreichischen Verkehrsgesellschaften. Die Veranstaltung im Wiener Haus der Industrie stand im Zeichen eines weitgehenden Konsenses: Die Notwendigkeit eines Ausbaues der Verkehrsinfrastruktur – auch der Straße – wird nicht mehr angezweifelt. Ebenso wenig die Zuordnung der Kosten des Verkehrs nach dem Verursacher. Zudem setzt sich langsam die Erkenntnis durch, dass die Transitverhandlungen in Brüssel nicht eben mit einem Übermaß an Geschick geführt worden sind – was sich nun auch in einer realistischeren Einschätzung vom Stellenwert des Transitverkehrs niederschlägt.*

IV-Generalsekretär Fritz:

### „Unehrlische Diskussion“ geführt

Wir diskutieren die österreichischen Issues viel zu sehr österreichisch, und dann überrascht uns Europa mit anderen Entscheidungen, kritisierte eingangs der Generalsekretär der Industriellenvereinigung, Lorenz Fritz. Es sei notwendig, auf die europäischen Weichenstellungen zu achten und dann die österreichische Diskussion zu führen. Verkehrsgeografisch treten wir mit 1. Mai aus der Randlage heraus, hätten uns jedoch darauf nur ungenügend vorbereitet.

Der EU Verkehrsminister hat politische Einigung über einen gemeinsamen Standpunkt zur Änderung der TEN Leitlinien erzielt. Hierbei sei Österreich besonders erfolgreich gewesen: „Wir haben uns durchgesetzt und es ist uns gelungen, für viele Strecken den TEN-Status zu erreichen.“



Foto: GSV

Wir müssten den Nachholbedarf an grenzüberschreitenden Infrastrukturmaßnahmen – dies gelte für Bahn und Straße – zu den Beitrittsländern möglichst rasch aufholen. Dabei gehe es nicht nur um leistungsfähige Verbindungen zwischen Hauptstädten, sondern auch um regionale Verbindungen, da Wirtschaftsräume über Grenzen zusammen wachsen.

In der Transitfrage hätten wir „eine sehr unehrliche Diskussion“ geführt und „immer so getan, als wäre das weitgehend ausländischer Verkehr“. Tatsächlich sei-

en 90% immer national gewesen. „Weil wir in Europa nicht durchgekommen sind, ergreifen wir Verkehrsmaßnahmen und treffen damit die 90%“. Fritz kritisierte Versuche, „ganz Österreich zu sensiblen Zone zu erklären“. Man könne nicht „eine Extrawurst gegen alle anderen 14 braten“.

Der Generalsekretär plädierte für eine Effizienzsteigerung bei der Bahn, um zusätzliches Verkehrsaufkommen auf diesen Verkehrsträger zu verlagern. Die Verteuerung der Straßenbenützung mache die Bahn nicht attraktiver. „Wenn der Verkehr an Österreich vorbei rollt, was er schon anfängt zu tun, rollt bald auch der Wohlstand an uns vorbei“, schloss Fritz.

WKO-Präsident Leitl:

### Vernetzung statt Verlagerung

Ein Bekenntnis zur Wahrheit in der Politik legte Wirtschaftskammer-Präsident Christoph Leitl ab. „Je glaub-



Foto: GSV

würdiger sie ist, um so mehr gehen die Menschen mit“. Nationales Versagen auf die EU zu projizieren und zu klagen, dass das Image der EU in Österreich dramatisch im Sinken ist, sei nicht zielführend.

Er, Leitl, stoße bei Gesprächen mit Vertretern der Erweiterungsländer stets auf Unverständnis über die Untätigkeit im Infrastrukturbereich nach dem Fall des Eisernen Vorhanges – etwa das Fehlen leistungsfähiger Verkehrsverbindungen zwischen Wien und Bratislava, zwischen zwei Städten also, die im Zentrum eines neuen mitteleuropäischen Wachstumsgebietes liegen.

Verkehrspolitik müsse entideologisiert werden. Es gehe nicht um eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, sondern um Vernetzungen. Hieraus würden sich „in einem Land, das zunehmend auch Verkehrsdrehscheibe ist, tolle Chancen ergeben“. In einer effizienten Logistik „stecken noch unge-



Foto: Kudlicza

Ein Bild mit hoher Symbolkraft: Auch 15 Jahre nach der Ostöffnung enden viele Straßenverbindungen in Richtung der MOEL – wie zu Zeiten des Eisernen Vorhanges – im Nirwana. Der Ausbau hatte in den neunziger Jahren keinen Vorrang...

heure Kapazitäten“. Um sie zu nützen, müsse auch die Schiene attraktiver werden. Am Beispiel von Transporten in den norditalienischen Raum bemängelte Leitl, dass die Bahn um 40% teurer sei und mit einer Zustellung innerhalb einer Zeitspanne von sieben bis zwölf Tagen gerechnet werden müsse.

Was die Lkw-Maut betreffe, käme man mit deutlich niedrigeren Sätzen aus, müsste man mit dem Geld, das für Investitionen bestimmt ist, nicht auch Alt-schulden bedienen: „Das war so nicht ausgemacht“. Der Wirtschaftskammer-Präsident mahnte eine Ökobo-nus-Regelung an und forder-te die Reduzierung der Kfz-Steuer auf den Mindestsatz innerhalb der EU.

### **Apropos Transit-verhandlungen...**

„Zuerst national laut zu schimpfen, groß an-zukündigen, denen in Brüssel wird man es zeigen und dann kommt man dort an, steigt aus den Flieger und erwar-tet einen roten Teppich - so spielt es sich nicht ab.“

(Christoph Leitl)

Die Wegekostenrichtlinie könne wohl in der zu Ende gehenden Funktionsperiode des EU-Parlaments nicht mehr abschließend behan-delt werden und nach der Neukonstituierung werde „alles wieder neu anfangen“. Trotzdem müsse auf eine rasche Verabschiedung gedrängt werden, weil sich für den Umstand, dass die Rah-menbedingungen für die vier Grundfreiheiten noch immer nationalstaatlich geregelt sind, „der Vergleich mit dem Mittelalter anbietet“.

Abschließend hob Leitl hervor, dass die österrei-chische Verkehrswirtschaft die höchste Steuer- und Abga-benquote im Vergleich der EU 15 trage: „Daher lasse ich mir meine Leute nicht nachträglich noch als Fräch-terlobby beschimpfen“. Sie seien Dienstleister, die ver-suchen „mit schwerstem Rucksack eine ordentliche Leistung zu erzielen“.

### **Transportarbeiter-gewerkschafts-Chef Haberzettl:**

### **Schiefes Verhältnis und massiver Verzug**

Im Bahnverkehr sei in den vergangenen 12 bis 15 Jahren europaweit eine

systematische Überlastung eingetreten, erklärte der Vor-sitzende der Internationalen Transportarbeitergewerk-schaft, Wilhelm Haberzettl. Diese „äußerst bedenkliche“ Situation habe bereits zu einem Kampf Güterverkehr gegen Personenverkehr geführt, der mittelfristig zu-gunsten des Güterverkehrs entschieden werde.

Im Straßenverkehr sei in den nächsten acht bis neun Jahren mit flächendecken- den Verkehrsüberlastungen zu rechnen. Schon heute seien in der EU 10% aller Straßen an Werktagen zu mindest zeitweise verstaubt, und Staus „gehen an das Volksvermögen“. Die hier-durch verursachten Kosten würden sich bis 2010 verdop-peln. In zehn Jahren werde es Just-in-Time-Lieferungen als eines der wesentlichen Elemente der europäischen industriellen Vernetzung nicht mehr geben, weil dann nicht nur die Straße, sondern auch die Schiene überlastet sein werde. Man müsse be-ginnen, Verkehrspolitik als Einheit aller Verkehrsträger zu sehen.

Einer der Hauptgründe für das „schiefe Verhältnis“ zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sei die ge-trennte Betrachtung in der Vergangenheit und eine Be-



Foto: GSW

nachteiligung des Systems Bahn. Der „massive Verzug“ bei den Investitionen in die Schieneninfrastruktur werde „wahrscheinlich gar nicht mehr auffolbar sein, bevor der Kollaps eintritt“. Die In-vestitionspolitik sei in der Vergangenheit „verschleppt und größtenteils vernachlässigt“ worden; auch PPP-Mo-delle würden nicht helfen, das Versäumte aufzuholen.

Haberzettl kritisierte den gegenwärtigen Entwurf zur Wegekostenrichtlinie, doch er sehe nun „einen vernünftigen Ansatz, um die Diskussi-on in die richtige Richtung zu führen“. Es werde Aufgabe des Verkehrsministers sein, „wieder Verbündete oder überhaupt einmal Verbündete zu finden, denn sehr viele Freunde haben wir ja momentan verkehrspolitisch in Europa eher nicht.“

Es müsse eine Verkehrs-politik entwickelt werden, die „wirtschaftsfördernd oder zu-mindest wirtschaftsverträglich“ sei, andererseits aber nicht zur Folge habe, dass der gemeinwirtschaftliche Bereich - der Öffentliche Ver-kehr – nur mehr von Perso-nen genutzt werde, die sich ein Auto nicht leisten wollen oder können.

Der Chef der internati-onalen Transportarbeiter-gewerkschaft forderte die Einbeziehung der Raumord-nung in die Verkehrspolitik, die Einrichtung von Logis-tikknoten und verkehrsträger-übergreifende Infrastruktur-Baumaßnahmen. Die Nutzer würden für diese „dann auch gut ausgebaute Infrastruktur Maut zahlen müssen, weil ich nicht glaube, dass eine exzellente Infrastrukturpolitik letztendlich ausschließlich über das Budget finanzierbar ist.“

Verkehrspolitik könne künftig nur im Kontext mit

Brüssel gestaltet werden. Das sei mühsam, aufwendig und erfordere Lobbyismus – ein Instrument, das andere „bei weitem besser als wir Österreicher“ beherrschten, hob Haberzettl abschließend hervor.

**Infrastrukturminister Gorbach:**

## Hinterfragen als Überlebensstrategie

Eine glaubwürdige Verkehrspolitik dürfe sich nicht in extreme Positionen drängen lassen, müsse immer wieder notwendige Kurskorrekturen durchführen und sich gefallen lassen, dass sie ständig hinterfragt werde - so wie jeder Unternehmer ständig hinterfragen müsse, ob seine Produkte den Kundenwünschen entsprechen. „Ganz nach dem Motto, wenn Du etwas immer schon so gemacht hast, ist es für die Zukunft voraussichtlich falsch“, erklärte Infrastrukturminister Hubert Gorbach.

Hinterfragen sei eine Überlebensstrategie: „Wenn neue Rahmenbedingungen oder neu gewonnene Erkenntnisse vorliegen, sind wir verpflichtet, mit guten Argumenten die notwendigen Kurskorrekturen oder Reformen durchzuführen. Extreme oder unangekündigte Kursänderungen oder gar Kursumkehrungen entsprechen nicht meinem politischen Stil. Die Politik sollte auch für eine Verlässlichkeit im Sinne von Kontinuität stehen und berechenbar sein“ – eine Replik des Ministers auf Wilhelm Haberzettl, der moniert hatte, die strategische verkehrspolitische Ausrichtung dürfe sich nicht mit jedem Wechsel im Verkehrsressort ändern.



Foto: GSV

### Apropos Pfänder-Tunnel...

„Jahrelang hat man den Leuten gesagt, wenn wir dort ein Nadelöhr schaffen, ist das eine natürliche Barriere. Man hat geglaubt, damit Verkehr aufhalten zu können. Der ist ausgewichen und war dann genau dort, wo wir ihn eigentlich nicht wollten - nämlich im dicht besiedelten Gebiet, wo diese ausufernden Verkehrsströme erst recht für Ärger gesorgt haben. Das ist wie bei einem Flaschenhals: Das Wasser, das nicht mehr durch diesen Flaschenhals kommt, sucht sich halt einen Weg daran vorbei.“

(Hubert Gorbach)

Eine Kurskorrektur in der Verkehrspolitik sei mit dem Regierungswechsel im Jahr 2000 notwendig gewesen, ohne hierbei „die großen positiven Ergebnisse der Verkehrspolitik der 80er und auch der 90er zu vergessen, insbesondere die Impulse in Richtung einer stärkeren Ökologisierung der Verkehrspolitik und der Verkehrsplanung“ (Gorbach). In der Verkehrspolitik der 90er Jahre seien Vermeidung von nicht notwendigem Verkehr und Verlagern des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger als positive Leitbilder im Vordergrund gestanden. Aus heutiger Sicht könne indes „unwidersprochen festgestellt werden, dass diese Vermeidungs- und Verlagerungsziele weit hinter den Erwartungen und Hoffnungen zurück geblieben sind und auch weiterhin zurückblei-

ben werden.“ Die Verkehrszuwächse im Straßenverkehr bei geringeren Investitionen in die Straße und die vergleichsweise geringeren Zuwächse im Schienenbereich bei höheren Investitionen in die Schiene würden die „offenkundigen Misserfolge“ unterstreichen.

Auch das Ziel des Verkehrsverhinderns etwa durch Reglementierungen des Straßenverkehrs oder durch den Nicht-Ausbau von Straßen sei nicht erreicht worden, sondern habe im Gegenteil die Verkehrsprobleme verschärft. Selbst dort, wo man bewusst Kapazitätsengpässe eingebaut habe, um die Verkehrszunahme zu bremsen, sei der Straßenverkehr deutlich gewachsen.

Eine weitere Folge der Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte sei der angehäuften Schuldenberg

bei Straße und Schiene, erläuterte Gorbach. Österreich habe mehr als vergleichbare andere Staaten auf Kreditfinanzierung gesetzt, ohne rechtzeitig Instrumente der Rückzahlung - wie etwa eine Maut - zu forcieren.

Bemerkenswert ist die Einsicht, „dass man sich sehr auf den Transitverkehr konzentriert und dabei offensichtlich ignoriert, dass das große Problem der hausgemachte Verkehr ist, den wir besser managen müssen.“ Wichtig für das Erreichen verkehrspolitischer Ziele sei Glaubwürdigkeit. Es könne nicht sein, „dass wir irgend welche Verbote verhängen - ob Nachtfahrverbote oder sektorale Verbote - die nur für Ausländer gelten und nicht für den eigenen Verkehr, der die Lebensqualität der Betroffenen genau so beeinflusst.“

Eine Verkehrspolitik der Zukunft müsse ausgewogen sein und jeden Verkehrsträger dort forcieren, wo seine Systemvorteile überwiegen, setzte Gorbach fort. Das erfordere „einen gesamtverkehrlichen, intermodalen Ansatz.“ Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur müsse auch das Verkehrsmanagement mit Transportlogistik sowie Verkehrstelematik forciert werden.



Foto: GSV

Fahrleistungabhängige Maut für Kfz mit mehr als 3,5 t höchst zulässigem Gesamtgewicht: Durchschnittlich 22 Cent pro Kilometer sind „gut argumentierbar“



Foto: GSV

Immer an der (Lärmschutz-) Wand entlang... Aufwändungen für den Lärmschutz können in die Berechnung der Mauthöhe einfließen

Zum Generalverkehrsplan merkte Gorbach an, dass „einige grenzüberschreitende Projekte zu spät angesetzt“ worden seien. Bei den Überlegungen, wie wichtige Vorhaben vorgereicht werden könnten, ohne andere rückreihen zu müssen, sei man „auf kreative Finanzierungsmodelle wie PPP gestoßen“. Eine Arbeitsgruppe habe vier Projekte mit einem Investitionsvolumen von 2,4 Mrd. Euro als PPP-fähig bewertet, für die nun die Ausschreibung vorbereitet werde. Damit könnte Österreich auch international eine Vorreiterrolle spielen.

Bei der Fixierung der Trans-europäischen Netze sei Österreich mit sechs Vorhaben und einem Investitionsvolumen von 12,25 Mrd. Euro berücksichtigt worden. Es sei klar, „dass die Finanzierung in Österreich statt finden muss“, aber die Planungskosten könne man zu 50% und die Investitionskosten bis zu 20% von der EU mitfinanzieren zu lassen, berichtete Gorbach. Hierzu zähle auch der Brenner Basistunnel, für den „ein Baubeginn Ende 2005 oder Anfang 2006 zumindest nicht mehr unrealistisch erscheint.“

Zur Kritik an der Höhe der Maut und der Forderung nach Ökologisierung des Mautsystems in der nachfolgenden Diskussion erklärte der Minister, der Mautsatz von durchschnittlich 22 Cent pro Kilometer sei „sehr gut argumentierbar - auch gegenüber der EU“. In Deutschland versuche man, „eine höhere Akzeptanz mit einer sehr niedrigen Maut zu bekommen, die dann sehr rasch wieder angehoben“ werde müsse – mit Folgewirkungen auf die langfristigen Rahmenverträge von Frächtern und Spediteuren. Die Ökologisierung der Maut sei für ihn, Gorbach, „ein Gebot der Stunde“. Schon ab 1. Jänner 2005 sollen „umweltfreundliche Lkw billiger fahren und schadstoffreiche Lkw mehr bezahlen müssen.“

Gemeindevertreter verwiesen auf den Widerspruch, sie müssten einerseits einer nachhaltig verschlechterten Situation bei den Einnahmen mit der Reduktion von Ausgaben und Kosten begegnen, andererseits jedoch Beiträge zu Schieneninfrastrukturvorhaben im regionalen Interesse leisten. Gorbach beteuerte, er wolle nicht „die Städte oder Gemeinden noch mehr

zur Kassa bitten“. Man werde aber über die Finanzierung von „lieb Gewonnenem, das man nicht aufgeben will“, reden müssen.

Die Frage, ob sich Österreich von einer ökologisch orientierten Verkehrspolitik verabschiede, verneinte der Minister. Sein Auftreten im EU-Ministerrat habe bewirkt, „dass die in Brüssel glauben, ich sei der Umweltminister“. Es könne jedoch nicht so sein wie früher, „dass es unmöglich ist, ein Projekt zu verwirklichen, auch wenn 90% dafür sind und sich die restlichen 10% aufteilen in 8%, denen es egal ist, und 2%, die strikt dagegen sind, weil persönliche Interessen betroffen werden“, fügte Gorbach hinzu.

#### EU-Experte Schulze:

### Transportwahl in Kenntnis der Kosten

Als „ausgewogenen, pragmatischen Ausgleich der unterschiedlichen Interessen gegenüber dem Straßenverkehr“ bezeichnete Ralf Schulze von der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission in Brüssel den Kommissionsvorschlag zur Änderung der Eurovignetten-Richtlinie. Dieser Vorschlag sei gemeinsam mit der geplanten Richtlinie zur Interoperabilität elektronischer Mautsysteme „ein wichtiger Schritt in der europäischen Verkehrspolitik.“

In einem tragfähigen Binnenmarkt habe der Straßenverkehr einen „ganz besonderen Anteil“ und das Verkehrsgewerbe müsse als wichtiger Wirtschaftsfaktor berücksichtigt werden. Ziel sei, die wachsende Verkehrsnachfrage zu bedienen, aber die negativen Effekte, die mit

der Mobilität verbunden sind, einzugrenzen und Verkehrswachstum von Wirtschaftswachstum zu entkoppeln.

Die Kommission habe einen Vorschlag zur Änderung der geltenden Richtlinie vorgelegt, weil sie zu der Auffassung gekommen sei, dass die gegebene Infrastruktur, aber auch Steuern und Gebühren zur Nutzung der Infrastruktur nicht effizient genutzt werden. Zudem seien Kfz- Steuern und Mineralölsteuern in den Mitgliedsstaaten „sehr unterschiedlich“.

Die gegenwärtige Richtlinie zu Straßenbenutzungsgebühren beziehe sich auf Autobahnen als Qualitätsmerkmal, erläuterte Schulze. Nun sollen auch Ausweichstrecken einbezogen wer-



Foto: GSV

den, um Ausweichverkehr von Trans-europäischen Netzen auf nicht bemaute-te Strecken zu vermeiden. „Das ist eine Entscheidung der jeweiligen Mitgliedsstaaten. Wenn sie auf diesen Ausweichstrecken Mauten erheben möchten, muss es im Rahmen dieser Richtlinie erfolgen.“

Die Wegekostenrichtlinie soll Nutzer „in die Lage versetzen, die Transportwahl in Kenntnis der tatsächlichen anfallenden Kosten zu treffen.“ Wesentliche Kompo-

nennten der Mautgestaltung seien die Infrastrukturkosten, aber auch die Kosten für ökologische Maßnahmen, den Lärmschutz und Unfallkosten, die nicht durch Versicherungen gedeckt sind. Hinzu kämen Lenkungs- und Steuerungsmechanismen für die Streckennutzung über den Preis. Von der Tageszeit bzw. von der Verkehrsbelastung abhängige Mautsätze würden „den Nutzer animieren, entweder eine andere Strecke oder eine andere Tageszeit zu wählen. Wer das nicht tut, muss eben den höheren Preis in Kauf nehmen.“ Ähnliches gelte für die Differenzierung nach Strecken: In ökologisch sensiblen Gebieten, in Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte oder auf Strecken mit erhöhter Unfallgefahr könnten „Preismechanismen“ den Verkehr gezielt reduzieren. „Ab 2008 sollen die letztgenannten Kriterien verpflichtend von den Mitgliedsstaaten angewendet werden“, hob Schulze hervor.

Mit den Einnahmen solle das Transeuropäische Verkehrsnetz ausgebaut und unterhalten werden. Hierzu müssten „die erwirtschafteten Mittel wieder in den Verkehrsbereich zurück fließen“. Nach der gegenwärtigen Direktive sollen die Mitgliedsstaaten die im Verkehrsbereich erzielten Einnahmen auch im Verkehrsbereich einsetzen, sie müssten es aber nicht. Schulze: „Sie können auch Wohnungsbau damit finanzieren.“ Auch beim Nutzer werde die Akzeptanz höher sein, wenn er weiß, dass die von ihm bezahlten Straßenbenutzungsgebühren letztendlich auch ihm wieder zu gute kommen, indem sie in die Verkehrsinfrastruktur zurück fließen. Die Mittel müssten indes nicht aus-



Autobahnen wird man nicht ohne Ende bauen können

Foto: ASFINAG

schließlich für den Straßenverkehr verwendet werden; die Mitgliedstaaten sollten auch andere Verkehrsträger aus diesen Einnahmen finanzieren können.

In besonders sensiblen Gebieten sollte eine Erhöhung der Mauten um bis zu 25% möglich sein, wenn die Einnahmen tatsächlich in die Finanzierung alternativer Infrastruktur im selben Korridor fließen – „in eine andere Straße, oder eben - das ist naheliegend - in die Schiene“ (Schulze).

Es sei nicht das Ziel, durch die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren die Lasten des Transportgewerbes zu erhöhen, sondern ein Strukturwandel, betonte der Experte aus Brüssel. Daher müsse den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit gegeben werden, „die bereits geleisteten Zahlungen in irgend einer Form darauf anzurechnen.“ Hier denke die Kommission in erster Linie an eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer.

Wann die neue Wegekostenrichtlinie abgesegnet wird, ist ebenso ungewiss, wie das Procedere. Schulze: „Wenn man sich sehr schnell einig ist, könnte es noch in diesem Halbjahr passieren. Wenn nicht, weiß ich nicht, welche Auswirkung die Parlamentswahlen und die Beitritte haben werden.“ Die Frage, ob die Verabschiedung

Einstimmigkeit voraussetzt, werde „nach wie vor im Rat behandelt“. Von einer abschließenden Stellungnahme sei noch nichts zu hören gewesen.

#### Asfinag-Vorstandsvorsitzender Hecke:

### Mehr Kundenservice für's Eintrittsgeld

Asfinag-Vorstandsvorsitzender Walter Hecke vermittelte zunächst einen Überblick über die Entwicklung des österreichischen Mautsystems für Lkw und Busse und merkte an, dass sich „die österreichische Lösung auch für den Umsetzungsprozess im Ausland empfiehlt.“ Die Wahrscheinlichkeit, dass dieses System auch in unseren Nachbarstaaten zum Tragen komme, steige „von Stunde zu Stunde“.

In einer Replik auf Schulze hob Hecke hervor, es „tue gut“, zu hören, dass auch die Investitionen in den Lärmschutz – sie erreichen mittlerweile 10% der Gesamtinvestitionen der Asfinag – nach der neuen Wegekos-

tenrichtlinie auch in die Mautberechnung einfließen.

Ergänzend zu den Ausführungen von Infrastrukturminister Gorbach über eine PPP-Finanzierung berichtete Hecke, „dass wir in etwa zwölf Monaten in ein Verfahren gehen können, das es ermöglicht, die ganze Ostregion PPP-mäßig zu fahren.“ Die Asfinag sei „in hohem Maß dran interessiert, dass wir nicht nur die Finanzierung gelöst bekommen, sondern dass wir damit auch einen gewissen Risikotransfer verbinden können.“



Foto: GSV

Autobahnen werde man nicht „ohne Ende bauen können“. Damit wachse die Notwendigkeit, „über dem Straßennetz auf dem Sie fahren, ein zweites Netz zu errichten, über das Sie mit uns kommunizieren“. Hecke: „Wenn wir einen Vertrag in der Form haben, dass Sie ein Eintrittsgeld zahlen und wir eine Leistung dafür bereitstellen, ist es klar, dass wir auch über die Bedingungen, die auf diesem Netz unterwegs anzutreffen sind, informieren wollen und müssen.“

Das „Geheimnis der Telematik“ sei die Abstimmung der Kapazität mit der Menge, die durchfließen wolle. Hierzu müsse man den Verkehr



Verkehr zählen,  
Geschwindigkeiten ermitteln,  
Geschwindigkeit anpassen

Grafik: ASFINAG



Infrastruktur-Benutzungsentgelt wird für die Bahn erheblich teurer

Foto: GSV

zählen und die gefahrenen Geschwindigkeiten ermitteln, um Geschwindigkeitsanzeigen entsprechend anpassen zu können: „Wenn ab Wiener Neustadt alle Tempo 60 fahren würden, gäbe es in Wiener Neudorf keinen Stau.“

Die Vernetzung von Maut und Telematik „wird sehr schnell gehen“. Das Ökologisierungmodell sei in Arbeit: „Wir sind guter Hoffnung dass es zum Jahresbeginn 2005 funktioniert“.

Hecke sprach sich auch für eine verbesserte Verknüpfung von Autobahnen und öffentlichen Verkehrsmitteln in den Ballungsräumen aus: In Auhof gebe es keine U-Bahn und wer zwei Kilometer weiter zur Endstelle fahre, finde dort keinen Parkplatz: „Es kann nicht sein, dass sich die Verkehrspolitik an den Landesgrenzen ändert - das ist unser größtes Problem in der Verantwortung für ein durchgängiges Netz“.

Abschließend beschrieb Hecke ein gemeinsames Projekt mit den ÖBB zur Errichtung einer festen Fahrbahn im Arlberg-Eisenbahntunnel: „Wir verbinden den Eisenbahntunnel mit dem Autobahntunnel und ersparen uns die zweite Röhre des Autobahntunnels. Das ist ein

Beispiel für Überlegungen, wie wir die Kapazitäten auf Schiene und Straße besser aufeinander abstimmen.“ Wenn eine Schienentrasse vorhanden sei, müsse man nachdenken, wie man sie zusätzlich nutzen könne.

### ÖBB-„General“ vorm Walde:

### ... wie Ober- und Unterkiefer...

Als „Struktur, mit der sich leben lässt“, bezeichnete ÖBB-Generaldirektor Rüdiger vorm Walde das Ergebnis der ÖBB-Reform. Zur Diskussion über die Form der Holding erklärte er, unter den Alternativen einer operativen Holding, einer Finanzholding und einer strategischen Holding habe man sich für letztere mit dem Ziel entschieden, den Konzern strategisch auszurichten und zu koordinieren.

Gegner hätten eingewendet, die Aufteilung werde zu Egoismen führen. Ein integriertes Unternehmen sei leichter zu führen. Ein Blick ins europäische Ausland zeige, dass es einerseits Modelle der „ganz harten Trennung von Infrastruktur und Betrieb“, aber auch integrierte Modelle gebe. Vorm Walde: „Beide Modelle haben nicht unbedingt nur Vorteile und beide sind davon abhängig, wie man sie gestaltet. Bei einem Unternehmensverbund wie dem Unseren wird es darauf ankommen, durch vernünftige Koordination das Gesamtoptimum herbei zu führen.“ Absatz und Infrastruktur seien „wie Ober- und Unterkiefer - man muss sie aufeinander abstimmen“.

Vorbehalten gegen eine Einbeziehung der Infrastruktur in die Holding, verbunden mit der Sorge einer Benach-

teiligung privater Nutzer, hielt der ÖBB-Generaldirektor entgegen, dass eher das Gegenteil eintreten könnte: „Wir müssen aufpassen, dass bei der Vergabe von Trassen nicht das eigene Mutterunternehmen den Kürzeren zieht und der Fremde besser bedient wird, als man selbst“. Denn mit dem Kollegen sei es vielleicht einfacher, zu streiten, als mit einem Fremden.

Was die EU-Erweiterung betreffe, werde man mit den Verkehrsbetrieben der Beitrittsländer verstärkt kooperieren. Auch dort werde diskutiert, ob sich Züge rechnen und ob man sie nicht in einer neuen Gesellschaft gemeinsam betreiben könnte. „Wir wollen unsere Marktpräsenz in Ungarn, Tschechien und Rumänien ausbauen“. Dies seien hart umkämpfte Märkte, „also muss man besser sein“.

Mehr Qualität im internationalen Verkehr erfordere auch kürzere Transportzeiten. Eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 18 km/h „gilt es zu erhöhen“; die Grenzübertritte sollen beschleunigt werden und der „europäische Lokführer“ werde künftig „eine Selbstverständlichkeit sein“, kündigte vorm Walde an. Ein Problembereich sei die Logistik: „Wir sind immer Trans-

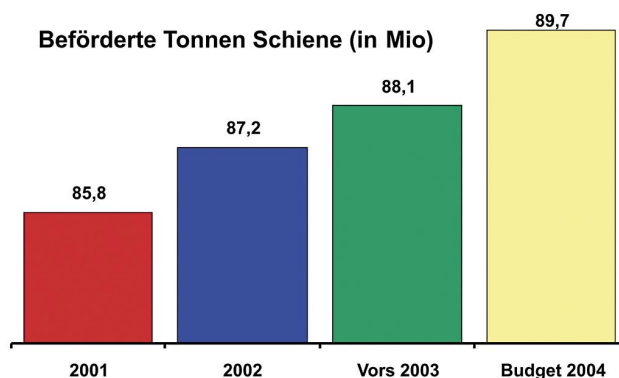


Foto: GSV

porteur gewesen - weniger Logistiker. Wir wollen aber einer werden. Wenn man ein vernünftiger Logistiker ist, löst man auch das Problem des Kunden.“

Zu der EU-Wegekostenrichtlinie, die den Straßenverkehr nicht teurer machen, sondern die Kosten nur anders strukturieren sollte, merkte der ÖBB-Chef an, dass der Bahntransport mit steigenden Kosten belastet werde: 2003 habe man rund 330 Mio. Euro Infrastruktur-Benutzungsentgelt – also Maut – bezahlt. Heuer würden es mit 350 Mio. Euro „erheblich mehr“ sein.

Zufrieden ist vorm Walde mit dem Stellenwert des Güterverkehrs, den er als „cash cow“ bezeichnete: „Es sieht so aus, als wären wir ein kommunistisches Land. Wir haben einen Verkehrsanteil



Grafik: ÖBB

Güterverkehr ist „cash cow“ für die ÖBB

von etwas über 30%. Das ist absolute europäische Spitze.“ Im Wettbewerb mit privaten Transporteuren und Spediteuren bekannte er sich zu Fairness: Das sei nicht nur eine Frage der Ethik; „da müssen Spielregeln her, damit man sich nicht gegenseitig die Kunden weg holt. Wenn wir nicht lernen, fair miteinander umzugehen, schaden wir dem Verkehr.“

**Billa-Cheflogistiker Bayer:**

**Mauteinnahmen sind Peanuts im Vergleich zu Staukosten**

Der Umgang mit der Lkw-Maut stand im Mittelpunkt des Vortragsblocks zum Wirtschaftsfaktor Verkehr. Andreas Bayer, Technischer Direktor Lager und Transport der Billa AG, erwartet „eine ähnliche Entwicklung wie in der Schweiz“: Kleine Speditionsbetriebe würden sich „sehr schwer tun, die Road Pricing Kosten 1:1 an ihre Kunden weiter zu geben.“ Sie könnten „Probleme bis zum Konkurs“ bekommen. Bei Billa rechne man allein in der Auslieferungslogistik – die Beschaffungslogistik nicht mitgerechnet – mit jährlichen Mehrkosten von 6 Mio. Euro durch die Lkw-Maut.



Foto: GSV



Im Vergleich zu den Staukosten sind die Mauteinnahmen „Peanuts“

Foto: GSV

Die Produktivität lasse sich nur marginal und nur von der Auslastung erhöhen, denn „unsere Filialen werden heuer dort stehen, wo sie voriges Jahr gestanden sind und unsere Lagerstandorte ebenso.“ Ungelöst sei die Frage, wer letztlich die Leerfahrten bezahle und wie die Mautkosten den Kunden weiter verrechnet werden. Bayer: „Ein Lieferant aus Innsbruck beliefert nicht nur Rewe Austria, sondern auch das Lager von Spar in St. Pölten und von Zielpunkt in Inzersdorf. Wie rechnet man das Road Pricing auf die Artikel um?“ Dies seien „sehr heikle Themen, bei denen es im Endeffekt um sehr viel Geld geht.“

Outsourcen von Transportleistungen sei „für unsere Zwecke nicht zielführend“ gewesen. Deshalb operiere man mit einem Eigenfahr-Anteil von 78%. Damit habe man die Steuerung der Lkw-Flotte und die Kostenkontrolle „voll in der Hand“.

Die Schiene habe die Erwartungen in Flexibilität beim zeitlichen Ablauf von Logistikprozessen und bei der Disposition von Transporten nicht erfüllt; ein vor zwei Jahren gestarteter Testlauf sei nach drei Monaten wieder eingestellt worden. Es sei nicht akzeptabel, drei Tage

warten zu müssen, bis eine Ware aus Salzburg in Wiener Neudorf eintreffe. „Ein Frächter ist mit der Ladung in sechs Stunden hier, wenn wir sie dringend brauchen“, berichtete Bayer.

Der Billa-Cheflogistiker monierte einen raschen Ausbau der Straßeninfrastruktur und eine schnelle Verfügbarkeit von Telematik-Systemen, um die Verkehrsqualität zu heben und damit auch einer weiteren Verlagerung von Produktionsstandorten entgegen zu wirken: „Die jährlichen Staukosten auf Österreichs Straßen liegen bei etwa 18 Milliarden Euro. Dagegen sind die 600 Millionen Euro aus der Lkw-Maut Peanuts“.

**Verkehrs-Kämmerer Bollmann:**

**Staat verliert durch Ausflagen viel Geld**

Die Unterscheidung zwischen Transport und Verkehr werde zunehmend wichtiger, da der Wirtschaftsverkehr und der persönliche Individualverkehr völlig unterschiedliche Grundlagen haben: „Kein Gütertransport zu Wasser, zu Lande oder in der Luft findet aus Reiselust statt“, betonte Harald Bollmann, Obmann der Sparte

Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich. Deshalb sei der Ausbau der Infrastruktur und die Transportleistung „kein gottverlassenes Unglück“, sondern von wirtschaftlicher Bedeutung und Wohlstand begleitet.

Bei der angekündigten Ökologisierung der Mautsätze Anfang 2005 seien „die Tarife für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge abzusenken, keinesfalls im Sinne eines gewogenen Mittels die der älteren Fahrzeuge anzuheben.“ Verkehrskontrollen sollten den Verkehrsfluss und damit die logistischen Ketten nicht behindern. Bollmann: „In den USA werden auf den Interstates alle 200 km die Lkw verwogen - auf einer Sonderspur bei Tempo 50. Nur überladene Fahrzeuge werden angehalten.“

Die Kraftfahrzeugsteuer für Lkw sei in Österreich „die weitaus höchste innerhalb der EU“ und müsse „augenblicklich“ auf das niedrigste Niveau abgesenkt werden. Durch extrem hohe Kosten würden viele Lkw bereits in unsere östlichen Nachbarländer ausgeflagt, wodurch der Staat Österreich je Fahrzeug jährlich rund 51.000 Euro verliere.



Foto: GSV

### Apropos Transportkosten

„Vor einem Jahr war ich bei einem Kunden und wollte drei Prozent Preiserhöhung. Er hat gerade Orangen gegessen – 6,5 kg Moro-Blutorangen im 10-Liter-Kübel um 2,69 Euro. Das zeige, sagte er, dass der Transport viel zu billig sei, denn ums gleiche Geld bekomme man bloß 1 ½ kg steirische Äpfel. Wenn der Transport teurer wäre, würde man mehr steirische Äpfel essen. Auf meine Frage, wie viel nach seiner Meinung der Transport kosten sollte, meinte er, mindestens das Doppelte. Ich sagte, ich wäre hier wegen einer Preiserhöhung um drei Prozent. „Unmöglich“, antwortete er. „Denken Sie an meine Konkurrenz.“

(Harald Bollmann)



Foto: ÖBB

Schachinger-Logistik  
 Chef Schachinger:

### Plädoyer für den Kombinierten Verkehr

Die Entwicklungsmöglichkeiten des kombinierten Verkehrs beleuchtete Max Schachinger von der Schachinger Logistik Holding. (Seine „Facts & Figures“ sind zur besseren Übersichtlichkeit tabellarisch zusammen gefasst.



Foto: GSV

#### Daten und Fakten zum Kombiverkehr:

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| Kombiverkehr (ÖKOMBI + ÖBB):                            | 700.000 + 250.000                  |
|   | = 950.000 Fahrten pro Jahr         |
| davon Transit:  | 560.000 Fahrten (60%) im Jahr 2003 |
| Mehr als 100 Ganzzüge / KOMBI queren täglich Österreich |                                    |
| Wachstum Kombiverkehr                                   |                                    |
| 1992:   | 12,5 Mio. t                        |
| 2002:   | 25,0 Mio. t (Faktor 2)             |
| Wachstum Schiene (ohne Kombiverkehr)                    | Faktor 1,45                        |
| ROLA-Anteil (2002):                                     | 50 % (Verdoppelung seit 1995)      |

#### Modal Split:

|                              |                               |               |
|------------------------------|-------------------------------|---------------|
|                              | Wachstumsindex:               |               |
|                              | Schiene                       | 150 %         |
|                              | Straße                        | 200 %         |
| Wachstum Güterverkehr (in t) | Modal Split Straße / Schiene  |               |
| 1984/2001 in Österreich      | (in t km)                     |               |
| Schiene : 3,5 % p.a. 160%    | A                             | 61 / 33 (2:1) |
| Straße : 8,2 % p.a. 240%     | EU (15)                       | 78 / 14 (5:1) |
| Verhältnis Güterfernverkehr  | Wachstum Kombiverkehr (Index) |               |
| Schiene / Straße (in t)      | 1992 zu 2002:                 | 200           |
| 1992                         | 45 / 55                       |               |
| 2002                         | 40 / 60                       |               |

|   |        |
|---|--------|
| Kombianteil am Güterfernverkehr:                      |        |
| Österreich:   | 10 %   |
| EU (15):  | 5 %    |
| Wachstum Transitverkehr durch Österreich 1999 / 2001: |        |
| Schiene   |        |
| (durch Kombiverkehr):                                 | +9,5 % |
| Straße:   | +2,2 % |

#### Prognosen / Vision 2010:

##### Unbegleiteter Kombiverkehr / Gesamttrend:

o Modal Split hält, Schiene wächst mit, Straße trotzdem mit absolutem Wachstum; keine massive Verlagerung zur Schiene

##### Rollende Landstraße (ROLA)

o „Arbeitsteiligkeit“ der EU-Wirtschaft fördert „Zuliefertransporte“ in EU-Zentren. Dies bringt erweiterte „Zulieferdistanzen“ von 800 - 1600 km.

o EU-Vorwurf: ROLA durch Österreich nützt nur Österreich, da EU-Nachbarländer auf der Straße unter den Vor- u. Nachläufen leiden

o Vorschlag: Schaffung eines EU-weiten ROLA-Netztes entlang Magistralen mit einem „hop-on / hop off-System“ als Ziel.

o Vision: Jeder Transportunternehmer sollte 2010 innerhalb seiner Transitstrecken (800 - 1600 km) etwa 350 km auf der Schiene (ROLA) zurücklegen. Alle ROLA-

Strecken sollten strategisch auf die Haupt-Transit-Länder verteilt sein und zentral gelegene Ein- und Aussteige-Terminals Ganzzugabfahrten im Zweistunden Rhythmus bieten.

##### Ziele:

o Steigerung des Anteils des Kombiverkehrs am österreichischen Transitverkehr von 25% (2002) auf 30% (2010)

o Steigerung des Kombiverkehrs am Gesamt-Güterverkehr in EU (15) von 5% (ist) auf 15% (2010).

#### IV-Bereichsleiter Fürst:

### TEN-Projekte rasch in Angriff nehmen

In der abschließenden Podiumsdiskussion nannte Erhard Fürst, Bereichsleiter Industriepolitik & Ökonomie der Industriellenvereinigung, die PPP-Initiative eine Chance, die Anbindungen an unsere Nachbarländer und Verkehrserleichterungen im Wiener Raum wesentlich rascher realisieren zu können. Bei allem Verständnis für die private Finanzierung der Infrastruktur dürfe jedoch der Staat nicht ganz aus seiner Verantwortung entlassen werden. Das gelte besonders für die Schiene,



Foto: GSV

„die sich wahrscheinlich nie die Infrastruktur selbst finanzieren wird.“

In ein sinnvolles System fairer und effizienter Preise für die Benutzung der Infrastruktur werde man auch den Pkw stärker einbeziehen müssen: „Der Preis für eine Vignette entspricht etwa zwei Tankfüllungen. Und dafür kann man das ganze Jahr unbeschränkt das hochrangige Straßennetz benutzen.“ (Fürst).

Die TEN-Projekte müssten rasch in Angriff genommen werden, um die damit verbundenen erhöhten Zuschüsse der EU entsprechend lukrieren zu können. Darüber hinaus sei es notwendig, Infrastrukturprojekte auf der Grundlage von Kosten-/Nutzen-Abschätzungen stärker

nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu beurteilen. Nachhaltigkeit habe nicht nur einen ökologischen Aspekt, sondern auch einen ökonomischen und einen sozialen. Alle drei müssten gleichgewichtig berücksichtigt werden.

Österreich werde künftig mit deutlich erhöhten Verkehrsbelastungen rechnen müssen. „Das ist der Preis, den unser Land für die großen wirtschaftlichen Vorteile durch unsere geopolitische Lage zu zahlen hat“, schloss Fürst.

#### AK-Expertin Leodolter:

### Mobilitätsbedürfnisse der Menschen erfüllen

„Für uns als Arbeitnehmer-Interessensvertretung in Österreich ist der Verkehr keinesfalls etwas Schlechtes“, erklärte Mag. Silvia Leodolter, Leiterin der Verkehrsabteilung der AK Wien. Verkehr sei ein zentraler Wirtschaftsfaktor. Er müsse jedoch nicht nur die Anforderungen und Bedürfnisse der produzierenden Wirtschaft und des Handels erfüllen, sondern auch die Bedürfnisse der Menschen in Richtung Mobilität, aber auch im Hinblick auf Gesundheit,



Foto: GSV

#### Verkehrs-Staatssekretär Kukacka:

### Freie Verkehrsmittelwahl kann an Grenzen stoßen

Dem Generalverkehrsplan liege eine strategische Infrastrukturplanung zu Grunde, hob Verkehrs-Staatssekretär Helmut Kukacka hervor. Von den 45 Milliarden Euro, die die Umsetzung des GVP-Ö kosten werde, seien rund zwei Drittel für die Schiene bestimmt. Damit werde „ein wesentlichen Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs auf einen ökologisch verträglicheren Verkehrsträger geleistet“. Die Bundesregierung bekenne sich jedoch „zum ordnungspolitisch richtigen Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels“ und lehne staatliche Zwangsmaßnahmen in der Verkehrspolitik „grundsätzlich ab“. Man müsse jedoch zur Kenntnis nehmen, dass „die freie Wahl des Verkehrsmittels dort an ihre Grenzen stoßen kann, wo die Auswirkungen des Verkehrs für Mensch und Umwelt unzumutbar werden“.

Jeder Verkehrsträger müsse grundsätzlich alle seine Kosten tragen. Nur Kostenwahrheit ermögliche die Förderung des Ausbaues von Schiene und Wasserstraße. Verkehr werde in

Sicherheit und Erhaltung einer intakten Umwelt. Hinzu komme die Notwendigkeit, die Rechte der Menschen in der Transportwirtschaft nach menschenwürdigen Arbeitsbedingungen zu fördern.

Die AK-Expertin rügte die Überbewertung des Transitverkehrs: „Der Transit spielt eine untergeordnete Rolle. Wir sind für verstärkte Lkw-Kontrollen, aber nicht als Instrument gegen den Transitvertrag, sondern um Kostenwahrheit und Fairness in diesem Bereich zu erreichen.“ Sie stellte „Frächtern, die sich bemühen, fair, verlässlich und menschenwürdig mit ihren Mitarbeitern umzugehen“ jene gegenüber, die „den Druck nur weiter geben, der zum Teil von der verladenden Wirtschaft kommt“. Die Nicht-Einhaltung von Sozial- und Verkehrssicherheitsbestimmungen dürfe kein Kostenvorteil sein.



Fotos: GSV

Die Donau muss ausgebaut, die Verknüpfungen Wasser, Straße und Schiene müssen optimiert werden



Foto: GSV

hindurch aus ideologischen Beweggründen vernachlässigt worden – nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Schiene. Dies müsse nun nachgeholt werden, was nicht so schnell möglich sei, weil solche Vorhaben bis zur Verkehrsfreigabe eine Vorlaufzeit von zehn bis 15 Jahren hätten.

Zukunft sicher nicht billiger werden, setzte Kukacka fort. Verkehrsflächen seien ein knappes Gut und nach einem „simply ökonomischen Grundsatz“ werde knappes Gut teurer. Dies werde alle Verkehrsträger und alle Bürger treffen.

Der Ausbaueiner verkehrsträgerübergreifenden, grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur sei viele Jahre

PPP Projekte seien nicht nur für die Straße, „wo das natürlich viel leichter finanzierbar ist“, sondern auch für die Schiene vorgesehen. Gegenwärtig arbeite man daran, die Nord-/Süd-Achse mit der Summeraubahn, der Pyhrnbahn und der Strecke über den Schoberpass bis nach Spielfeld, die längerfristig im Güterverkehr eine bedeutende Rolle spielen werde, auf ein PPP-Modell umzustellen, um dieses Projekt vorziehen zu können. Noch im Herbst sollte die In-



PPP-Modell für Pyhrn-/Schoberachse (gelb) geplant

Graphik: ÖBB

teressensuche beginnen, kündigte der Staatssekretär an.

Für den Ausbau der Donau seien rund 500 Millionen Euro vorgesehen. Kukacka: „Wir müssen alles tun, um die Wasserstraße effektiver zu machen und vor allem die Verknüpfungen von Straße, Schiene und Wasserstraße optimieren.“ Der Ausbau der Donau östlich von Wien werde in Angriff genommen.

Damit seien „sensible ökologische Fragen“ verbunden, aber man werde „zu einem guten Konsens kommen“, um die Interessen der Ökologie mit jenen der Schifffahrt zu verbinden.

Mit kontinuierlich ausgebauten und effektuierten Verkehrsträgern „werden wir sehr wohl in der Lage sein, die weitere Steigerung des Verkehrs zu bewältigen“, erklärte Kukacka abschließend.