

AK zur EU-Mautrichtlinie: Wo bleiben Kostenwahrheit und faire Chancen für Schiene und Schifffahrt?

Utl.: Keine Verlängerung oder Alternative für Transitvertrag in Sicht
- Entwurf zur EU-Mautrichtlinie muss geändert werden =

Wien (AK) - Die AK übt heftige Kritik an der EU-Mautrichtlinie: Die AK hat wiederholt gefordert, dass die externen Kosten - wie Umwelt, Gesundheit, Unfallfolgekosten - mit einbezogen werden, dass es möglich ist, die Einnahmen aus dem Lkw-Verkehr für den Ausbau von Schiene und Binnenschifffahrt zu verwenden sowie eine EU-weite Mindestbemannung des Lkw-Verkehrs. Der Entwurf ist aber weit davon entfernt, Kostenwahrheit und faire Wettbewerbsbedingungen für Bahn und Binnenschifffahrt zu schaffen. Die AK fordert daher, dass sich Verkehrsminister Gorbach und alle österreichischen EU-Parlamentarier einsetzen, dass der Entwurf der Kommission im EU-Rat und im Parlament geändert wird, damit der Lkw-Verkehr nicht weiter zügellos wächst.

Der heute mit viel Verspätung vorgelegte und bis zuletzt innerhalb der Kommission heftig umstrittene Entwurf einer neuen Wegekosten- bzw Mautrichtlinie zeigt, dass eine ökologisch orientierte Verkehrspolitik trotz vollmündiger Versprechungen in Weiß- und Grünbüchern von der EU-Kommission nicht zu erwarten ist. Ohne deutlich stärkere Einbeziehung der externen Kosten des Straßenverkehrs - ohne Kompensation an die Frächter - hat die Bahn keine Chance, denn die externen Kosten sind bei der Straße durchschnittlich zehnmal höher als bei der Schiene. Kostenwahrheit im Verkehr bedeutet für die AK die direkte Anlastung der verursachten Kosten durch Infrastrukturabnutzung, Umweltzerstörung, Gesundheitsbelastung, Verursachung von Unfällen und Staus sowie die Gewährleistung menschenwürdiger Arbeitsbedingungen und ordentlicher Einkommen für die Beschäftigten. Dieser Kostenwahrheit kommt der Entwurf nur einige Zentimeter näher, weil er nicht mehr bietet, als die Anerkennung der geplanten und kurz vor der Einführung stehenden fahrleistungsabhängigen Mautsysteme in Österreich und Deutschland. Für die Transitproblematik bringt er nichts, weil eine Beschränkung des Lkw-Transits dadurch unmöglich ist und die Gesamtbelastung für den Straßenverkehr laut Kommission nicht erhöht werden soll, sagt die AK-Verkehrsexpertin.

Die von der AK geforderte Querfinanzierungsmöglichkeit ist

praktisch nicht verwirklicht, denn nur in sensiblen Regionen, worunter die Kommission in Österreich ausschließlich die Alpenübergänge versteht, dürfen maximal 20 Prozent zusätzlich eingehoben werden, um die Finanzierung von anderen Infrastrukturinvestitionen von hohem Europäischen Interesse im selben Korridor zu ermöglichen. Bei neuen grenzüberschreitenden Projekten ist dieser Aufschlag außerdem nur bei Zustimmung der beteiligten Mitgliedsländer möglich. Die AK fordert seit langem einen EU-weiten Mindestmautsatz für den Lkw-Verkehr, der auch im Zuge der Erweiterung den Kostendruck aus den Beitrittsländern etwas dämpfen könnte. Davon findet sich im Richtlinienentwurf leider nichts. Die in Österreich befürchteten Verkehrszuwächse durch die Erweiterung vor allem in Ostösterreich, wo die niedrigen Personalkosten der Erweiterungsländer noch mehr Güter auf die Straße statt auf die Schiene bringen, werden voll wirksam werden.

~

Rückfragehinweis: AK Wien

Doris Strecker

Kommunikation

Tel.: (++43-1) 501 65 2677

<mailto:doris.strecker@akwien.at>

<http://www.akwien.at>

~

*** OTS-ORIGINALTEXT UNTER AUSSCHLISSLICHER INHALTLICHER
VERANTWORTUNG DES AUSENDERS ***

~

OTS0059 2003-07-23/10:50

~

231050 Jul 03

Link zur Aussendung:

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20030723_OTS0059