

**über den Straßen- und Schienenverkehr sowie den kombinierten Verkehr in Österreich**

**TEIL I**

**BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

*Artikel 1*

Im Sinne dieses Protokolls gelten als

- a) „~Fahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 in der zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Beitrittsvertrags angewandten Fassung;
- b) „~grenzüberschreitender Verkehr“ ein grenzüberschreitender Verkehr im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 in der zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Beitrittsvertrags angewandten Fassung;
- c) „~Transitverkehr durch Österreich“ jeder Verkehr durch österreichisches Hoheitsgebiet, bei dem der Ausgangs- und Zielpunkt außerhalb Österreichs liegen;
- d) „~Lastkraftwagen“ jedes zur Beförderung von Gütern oder zum Ziehen von Anhängern in einem Mitgliedstaat zugelassene Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen, einschließlich Sattelzugfahrzeuge, sowie Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen, die von einem in einem Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen oder weniger gezogen werden;
- e) „~Straßengütertransitverkehr durch Österreich“ jeder Transitverkehr durch Österreich, der mit Lastkraftwagen durchgeführt wird, unbeschadet ob diese Lastkraftwagen beladen oder unbeladen sind;
- f) „~kombinierter Verkehr“ jeder Verkehr von Lastkraftwagen oder Verladeeinheiten, der auf einen Teil der Strecke auf der Schiene und auf dem anfänglichen oder letzten Teil auf der Straße durchgeführt wird, wobei in keinem Fall das österreichische Hoheitsgebiet im Vor- oder Nachlauf ausschließlich auf der Straße transitiert werden darf;
- g) „~bilateraler Verkehr“ alle grenzüberschreitenden Fahrten eines Fahrzeugs, bei denen sich der Ausgangs- bzw. Zielpunkt in Österreich und der Ziel- bzw. Ausgangspunkt in einem anderen Mitgliedstaat befindet sowie Leerfahrten in Verbindung mit solchen Fahrten.

**TEIL II**

**SCHIENENVERKEHR UND KOMBINIERTER VERKEHR**

*Artikel 2*

Dieser Teil gilt für Maßnahmen betreffend den Schienenverkehr und den kombinierten Verkehr durch österreichisches Hoheitsgebiet.

*Artikel 3*

Die Gemeinschaft und die betroffenen Mitgliedstaaten ergreifen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten Maßnahmen zur Entwicklung und Förderung des Schienenverkehrs und des kombinierten Verkehrs für die Güterbeförderung durch die Alpen und sorgen für eine enge Koordinierung dieser Maßnahmen.

*Artikel 4*

Bei der Aufstellung der Leitlinien nach Artikel 129 c des EG-Vertrags stellt die Gemeinschaft sicher, daß die Verkehrsachsen gemäß Anhang 1 einen Bestandteil des transeuropäischen Netzes für den Schienenverkehr und den kombinierten Verkehr bilden und als Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen werden.

*Artikel 5*

Die Gemeinschaft und die betreffenden Mitgliedstaaten führen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die in Anhang 2 aufgeführten Maßnahmen durch.

*Artikel 6*

Die Gemeinschaft und die betroffenen Mitgliedstaaten werden sich nach besten Kräften bemühen, die in Anhang 3 genannte zusätzliche Bahnkapazität zu entwickeln und zu nutzen.

#### *Artikel 7*

Die Gemeinschaft und die betroffenen Mitgliedstaaten ergreifen Maßnahmen, um den Schienenverkehr und den kombinierten Verkehr stärker auszubauen; vorbehaltlich anderer EG-Vertragsbestimmungen werden solche Maßnahmen in enger Abstimmung mit Eisenbahnunternehmen und anderen Eisenbahn-Dienstleistungserbringern festgelegt. Vorrang sollten solche Maßnahmen haben, die in den Gemeinschaftsbestimmungen über Eisenbahnen und kombinierten Verkehr vorgesehen sind. Bei der Durchführung sämtlicher Maßnahmen ist der Wettbewerbsfähigkeit, der Effizienz und der Kostentransparenz im Schienenverkehr und kombinierten Verkehr besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Insbesondere werden sich die betroffenen Mitgliedstaaten um Maßnahmen bemühen, die sicherstellen, daß die Preise des kombinierten Verkehrs mit denjenigen anderer Verkehrsträger konkurrieren können. Beihilfen, die zu diesem Zweck gewährt werden, müssen mit den Regeln der Gemeinschaft in Einklang stehen.

#### *Artikel 8*

Die Gemeinschaft und die betroffenen Mitgliedstaaten ergreifen im Falle einer schweren Störung des Eisenbahn-Transitverkehrs, wie z. B. im Falle einer Naturkatastrophe, alle einvernehmlichen Maßnahmen, um im Rahmen des Möglichen diesen Verkehr weiter abzuwickeln. Bestimmte empfindliche Transporte, wie verderbliche Lebensmittel, sind vorrangig zu behandeln.

#### *Artikel 9*

Die Kommission überprüft das Funktionieren der Bestimmungen dieses Teils im Einklang mit dem Verfahren des Artikels 16.

### **TEIL III**

#### **STRASSENVERKEHR**

#### *Artikel 10*

Dieser Teil gilt für den Straßengüterverkehr im Gebiet der Gemeinschaft.

#### *Artikel 11*

(1) Für Fahrten, die einen Straßengütertransitverkehr durch Österreich einschließen, gelten die gemäß der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 und der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates eingeführten Regelungen für den Werkverkehr und den gewerblichen Verkehr vorbehaltlich der nachstehenden Bestimmungen.

(2) Bis zum 1. Januar 1998 finden folgende Bestimmungen Anwendung:

a) Die NO<sub>x</sub>-Gesamtemission von Lastkraftwagen im Transit durch Österreich wird im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1992 und dem 31. Dezember 2003 gemäß der Tabelle in Anhang 4 um 60 v. H. reduziert.

b) Die Reduktion der NO<sub>x</sub>-Gesamtemission dieser Lastkraftwagen wird über ein Ökopunktesystem verwaltet. Innerhalb dieses Systems benötigt jeder Lkw im Transitverkehr durch Österreich eine Ökopunkteanzahl, die dem Wert der NO<sub>x</sub>-Emissionen des jeweiligen Lkw-Wertes gemäß „Conformity of Production“ (COP)-Wert bzw. Wert gemäß Betriebserlaubnis entspricht. Die Bemessung und Verwaltung dieser Punkte wird im Anhang 5 festgelegt.

c) Sollte in einem Jahr die Zahl der Transitfahrten den für das Jahr 1991 festgelegten Referenzwert um mehr als 8 v. H. übersteigen, trifft die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 16 geeignete Maßnahmen in Übereinstimmung mit Anhang 5 Nummer 3.

d) Österreich sorgt gemäß Anhang 5 für die rechtzeitige Ausgabe und Verfügbarkeit der für die Verwaltung des Ökopunktesystems erforderlichen Ökopunktarten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich.

e) Die Ökopunkte werden von der Kommission gemäß den nach Absatz 6 festzulegenden Bestimmungen auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt.

(3) Auf der Grundlage eines Berichts der Kommission überprüft der Rat vor dem 1. Januar 1998 das Funktionieren der Bestimmungen über den Straßengütertransitverkehr durch Österreich. Dieser Überprüfung liegen die wesentlichen Grundsätze der Gemeinschaftsvorschriften zugrunde, so das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts, insbesondere der freie Warenverkehr und der freie Dienstleistungsverkehr, der Schutz der Umwelt im Interesse der Gemeinschaft insgesamt und die Verkehrssicherheit. Sofern der Rat nicht auf Vorschlag der Kommission und nach Anhörung des Europäischen Parlaments einstimmig andere Maßnahmen beschließt, wird die Übergangszeit bis zum 1. Januar 2001 verlängert; während dieses Zeitraums gilt Absatz 2.

(4) In Zusammenarbeit mit der Europäischen Umweltagentur führt die Kommission vor dem 1. Januar 2001 eine wissenschaftliche Studie durch, um festzustellen, inwieweit das in Absatz 2 Buchstabe a festgelegte Ziel einer Reduzierung der Umweltbelastungen erreicht worden ist. Kommt die Kommission zu dem Schluß, daß dieses Ziel auf einer dauerhaften und umweltgerechten Grundlage erreicht worden ist, so laufen die Bestimmungen des Absatzes 2 am 1. Januar 2001 aus. Gelangt die Kommission dagegen zu dem Schluß, daß dieses Ziel nicht auf einer dauerhaften und umweltgerechten Grundlage erreicht worden ist, so kann der Rat gemäß Artikel 75 des EG-

Vertrags Maßnahmen im Gemeinschaftsrahmen erlassen, die einen gleichwertigen Schutz der Umwelt, insbesondere eine Reduzierung der Umweltbelastungen um 60 v. H. gewährleisten. Erläßt der Rat solche Maßnahmen nicht, so wird die Übergangszeit automatisch um einen letzten Dreijahreszeitraum verlängert; während dieses Zeitraums gilt Absatz 2.

(5) Ab dem Ende der Übergangszeit findet der gemeinschaftliche Besitzstand volle Anwendung.

(6) Die Kommission erläßt nach dem Verfahren des Artikels 16 detaillierte Maßnahmen im Zusammenhang mit den Verfahren des Ökopunktesystems, der Aufteilung der Ökopunkte sowie mit technischen Fragen zur Anwendung dieses Artikels, die mit dem Beitritt Österreichs in Kraft treten.

Mit den Maßnahmen nach Unterabsatz 1 soll sichergestellt werden, daß die Sachlage für die derzeitigen Mitgliedstaaten aufrechterhalten bleibt, wie sie sich aus der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3637/92 des Rates und der am 23. Dezember 1992 unterzeichneten Verwaltungsvereinbarung ergibt, worin der Zeitpunkt des Inkrafttretens des in dem Transitabkommen genannten Ökopunktesystems sowie die Verfahren für seine Einführung festgelegt sind. Es werden alle erforderlichen Anstrengungen unternommen, damit der Griechenland zugewiesene Anteil an Ökopunkten den diesbezüglichen griechischen Erfordernissen in ausreichendem Maße Rechnung trägt.

#### *Artikel 12*

(1) Für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten gilt die Regelung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Artikels. Diese Bestimmungen gelten bis zum 31. Dezember 1996.

(2) Für den bilateralen Verkehr werden bestehende Kontingente schrittweise liberalisiert, und der freie Transportdienstleistungsverkehr wird am 1. Januar 1997 voll verwirklicht. Eine erste Liberalisierungsstufe tritt mit dem Beitritt Österreichs, eine zweite Stufe am 1. Januar 1996 in Kraft.

Erforderlichenfalls kann der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission zu diesem Zweck geeignete Maßnahmen treffen.

(3) Der Rat erläßt gemäß Artikel 75 des Vertrags spätestens bis zum 1. Januar 1997 geeignete und einfach durchzuführende Maßnahmen, um die Umgehung der Vorschriften des Artikels 11 zu verhindern.

(4) Solange Artikel 11 Absatz 2 gilt, ergreifen die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer gegenseitigen Zusammenarbeit erforderlichenfalls die mit dem EG-Vertrag zu vereinbarenden Maßnahmen gegen einen Mißbrauch der Ökopunkterege lung.

(5) Verkehrsunternehmer mit einer von den zuständigen österreichischen Behörden ausgestellten Gemeinschaftsgenehmigung dürfen keine grenzüberschreitenden Güterbeförderungen bei Fahrten vornehmen, bei denen weder die Beladung noch die Entladung in Österreich erfolgt. Alle Fahrten dieser Art, bei denen Österreich durchquert wird, unterliegen jedoch den Bestimmungen des Artikels 11 sowie - mit Ausnahme der Fahrten zwischen Deutschland und Italien - den bestehenden Kontingenten, für die Absatz 2 gilt.

#### *Artikel 13*

(1) Bis zum 31. Dezember 1996 gilt die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 nicht für Verkehrsunternehmer mit einer von den zuständigen österreichischen Behörden ausgestellten Gemeinschaftsgenehmigung für die Erbringung von nationalen Güterkraftverkehrsdienstleistungen in anderen Mitgliedstaaten.

(2) Während desselben Zeitraums gilt die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 nicht für Verkehrsunternehmer mit einer von den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten ausgestellten Gemeinschaftsgenehmigung für die Erbringung von nationalen Güterkraftverkehrsdienstleistungen innerhalb Österreichs.

#### *Artikel 14*

(1) An den Grenzen zwischen Österreich und anderen Mitgliedstaaten finden keine Grenzkontrollen statt. Dessenungeachtet dürfen abweichend von den Verordnungen (EWG) Nr. 4060/89 und (EWG) Nr. 3912/92 und ungeachtet des Artikels 153 der Beitrittsakte bis zum 31. Dezember 1996 nichtdiskriminierende physische Kontrollen beibehalten werden, bei denen Fahrzeuge ausschließlich zur Überprüfung der gemäß Artikel 11 ausgestellten Ökopunkte und der in Artikel 12 genannten Beförderungsgenehmigungen angehalten werden. Derartige Kontrollen dürfen den normalen Verkehrsfluß nicht über Gebühr beeinträchtigen.

(2) Soweit erforderlich, werden die nach dem 31. Dezember 1996 anwendbaren Kontrollmethoden einschließlich elektronischer Systeme im Hinblick auf die Durchführung des Artikels 11 nach dem Verfahren des Artikels 16 beschlossen.

#### *Artikel 15*

(1) Abweichend von Artikel 7 Buchstabe f der Richtlinie 93/89/EWG kann Österreich Benutzungsgebühren erheben, die bis zum 31. Dezember 1995 einschließlich der Verwaltungskosten nicht höher als 3 750 ECU pro Jahr und bis zum 31. Dezember 1996 einschließlich der Verwaltungskosten nicht höher als 2 500 ECU pro Jahr sind.

(2) Macht Österreich von der Möglichkeit nach Absatz 1 Gebrauch, so erhebt es im Einklang mit Artikel 7 Buchstabe g Satz 1 der Richtlinie 93/89/EWG Benutzungsgebühren, die bis zum 31. Dezember 1995 einschließlich der Verwaltungskosten nicht höher als 18 ECU pro Tag, 99 ECU pro Woche und 375 ECU pro Monat und bis zum 31. Dezember 1996 einschließlich der Verwaltungskosten nicht

höher als 12 ECU pro Tag, 66 ECU pro Woche und 250 ECU pro Monat sind.

(3) Österreich senkt die Sätze für die in den Absätzen 1 und 2 genannten Benutzungsgebühren um 50 v. H. bis zum 31. Dezember 1996 für Fahrzeuge, die in Irland und Portugal zugelassen sind und bis zum 31. Dezember 1997 für Fahrzeuge, die in Griechenland zugelassen sind.

(4) Bis zum 31. Dezember 1995 kann Italien bei in Österreich zugelassenen Fahrzeugen Gebühren erheben, die einschließlich der Verwaltungskosten nicht höher als 6,5 ECU pro Einreise sind, und bis zum 31. Dezember 1996 Gebühren, die einschließlich der Verwaltungskosten nicht höher als 3,5 ECU pro Einreise sind. Die Erhebung dieser Gebühren wird im Einklang mit Artikel 7 Buchstabe c der Richtlinie 93/89/EWG gehandhabt.

#### **TEIL IV**

#### **ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

##### *Artikel 16*

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Wird auf das Verfahren dieses Artikels Bezug genommen, so unterbreitet der Vertreter der Kommission dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des EG-Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

(4) Hat der Rat innerhalb einer Frist von drei Monaten von seiner Befassung an keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

#### **ANHANG 1**

#### **HAUPTACHSEN DES SCHIENENVERKEHRS UND DES KOMBINIERTEN VERKEHRS FÜR DEN ALPENTRANSIT**

gemäß Artikel 4 des Protokolls

1. Die europäischen Hauptachsen des Schienenverkehrs, die durch österreichisches Hoheitsgebiet führen und für den Transitverkehr relevant sind, sind:

##### 1.1. Brennerachse

München - Verona - Bologna

##### 1.2. Tauernachse

München - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine/Rosenbach-Laibach

##### 1.3. Achse Pyhrn-Schoberpaß

Regensburg - Graz - Spielfeld/Straß - Marburg

##### 1.4. Donauachse

Nürnberg - Wien - Nickelsdorf/Sopron (Ödenburg)/Preßburg

##### 1.5. Pontebbana-Achse

Prag - Wien - Tarvisio - Pontebba - Udine

2. Die jeweiligen Verlängerungen und Terminals gehören zu diesen Hauptachsen.

## ANHANG 2

### INFRASTRUKTURMASSNAHMEN FÜR DEN SCHIENENVERKEHR UND DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

gemäß Artikel 5 des Protokolls

#### a) IN ÖSTERREICH

##### 1. Brennerachse

###### 1.1. Kurzfristige Maßnahmen

- sicherungstechnische und betriebsorganisatorische Maßnahmen,
- Einführung der rechnergestützten Zugüberwachung,
- neue Blockteilung,
- Einbau von Überleitstellen zwischen den Bahnhöfen,
- Umbau des Bahnhofs Wörgl,
- Verlängerung der Überholgleise in den Bahnhöfen.

###### 1.2. Langfristige Maßnahmen

Derartige Maßnahmen hängen von der künftigen Entscheidung über den Bau des Brennerbasistunnels ab.

##### 2. Tauernachse

###### 2.1. Kurzfristige Maßnahmen

- Fortsetzung des zweigleisigen Ausbaus,
- sicherungstechnische Verbesserungen.

###### 2.2. Mittelfristige Maßnahmen

punktueller Linienverbesserungen,

- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit,
- Verdichtung der Blockabstände,
- Fortsetzung des zweigleisigen Ausbaus.

##### 3. Achse Pyhrn-Schoberpaß

###### 3.1. Kurzfristige Maßnahmen

- Aufhebung der Nachtsperre auf der Pyhrnstrecke,
- Aufhebung der Nachtsperre auf der Strecke über Hieflau,
- Bau der Schleife Traun - Marchtrenk.

###### 3.2. Mittelfristige Maßnahmen

- Bahnhofsausbau und -umbauten,
- Verbesserung der Sicherungsanlagen,
- Verringerung der Blockabstände,
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen,

- selektiver zweigleisiger Ausbau.

### 3.3. Langfristige Maßnahmen

- Fortsetzung des zweigleisigen Ausbaus auf der Gesamtstrecke Passau - Spielfeld/Straß,
- Neubau der Strecke St. Michael - Bruck.

### 4. Donauachse

Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung auf der Strecke Wien - Wels.

#### b) IN DEUTSCHLAND

##### 1. Kurzfristige Maßnahmen

- Umschlagbahnhöfe München-Riem, Duisburg Hafen,
- Ausbau der Strecke München - Rosenheim - Kufstein, insbesondere eigene Streckengleise für die S-Bahn zwischen Zorneding und Grafing,
- Blockverdichtungen (Verbesserung der Streckenteilung) zwischen Grafing und Rosenheim sowie zwischen Rosenheim und Kiefersfelden,
- Bau von Überholungsgleisen (z. B. zwischen den Bahnhöfen Großkarolinenfeld, Raubling und Fischbach),
- Bau schienenfreier Bahnsteigzugänge im Bahnhof Großkarolinenfeld sowie
- Spurplanänderungen im Bahnhof Rosenheim und weitere Maßnahmen in den Bahnhöfen Aßling, Ostermünchen, Brannenburg, Oberaudorf und Kiefersfelden.

##### 2. Mittelfristige Maßnahmen (bis Ende 1998, vorbehaltlich planungsrechtlicher Genehmigung):

- Ausbau des Korridors München - Mühldorf - Freilassing.

#### c) IN ITALIEN

##### Brenner

- Ausweitung der Tunnelprofile auf der Strecke Brenner - Verona, um den Transport von Lastkraftwagen mit 4 m Eckhöhe im begleiteten und unbegleiteten Verkehr zu ermöglichen,
- Ausbau des Umschlagzentrums Verona-Quadrante Europa,
- Verstärkung der ebenerdigen Fahrleitung und Bau von neuen Unterstationen,
- Verwirklichung zusätzlicher weiterer technischer Maßnahmen (automatischer Streckenblock und Gleiswechselbetrieb auf den belasteten Streckenabschnitten im Anschluß an die Bahnhöfe Verona, Trient, Bozen und Brenner, um die Streckendurchlaßfähigkeit und die Sicherheitsbedingungen weiter zu verbessern.

#### d) IN DEN NIEDERLANDEN

- Bau eines Rail-Service-Centers im Gebiet von Rotterdam.
- Eisenbahnverbindung für den Güterverkehr (Betuwe-Linie)

#### Begriffsbestimmungen

~kurzfristig“:	verfügbar ab Ende 1995
~mittelfristig“:	verfügbar ab Ende 1997
~langfristig“:	verfügbar - ab Ende des Jahres 2000 auf der Achse Pyhrn-Schoberpaß; - ab Ende des Jahres 2010 auf der Brennerachse.

## ANHANG 3

### BAHNKAPAZITÄT

gemäß Artikel 6 des Protokolls

#### 1. ANGEBOT DER ÖBB FÜR ZUSÄTZLICHE BAHNKAPAZITÄT IM GÜTERTRANSIT DURCH ÖSTERREICH

Achse	Zusätzliche Kapazitäten/Tag für Transitgüterzüge (in beiden Richtungen)			
	sofort (1. 1. 1995)	kurzfristig (1996)	mittelfristig (1998)	langfristig (2000 und später)
Brennerachse	70 <sup>(1)</sup>	-	50 <sup>(2)</sup>	200 <sup>(3)</sup>
Tauernachse	4	50 <sup>(4)</sup>	-	-
Pyhrn-Schober-Achse	11	22	60	-
Donauachse (Passau/Salzburg - Wien)	-	-	-	200
Budapest - Wien	-	40 <sup>(5)</sup>	-	-
Preßburg - Wien	-	-	80 <sup>(6)</sup>	-
Prag - Wien	- <sup>(7)</sup>	-	-	-
Pontebba via Tarvisio	-	-	30	-

<sup>(1)</sup> bereits teilweise realisiert.

<sup>(2)</sup> 2000.

<sup>(3)</sup> Verfügbarkeit von 200 zusätzlichen Zügen hängt von der Errichtung des Brennerbasistunnels und dem Ausbau der Zulaufstrecken in den angrenzenden Nachbarstaaten ab.

<sup>(4)</sup> einschließlich des Kapazitätsbedarfs im Ost-West-Transit.

<sup>(5)</sup> 1995.

<sup>(6)</sup> 1999.

<sup>(7)</sup> Freie Kapazität von 50 Zügen/Tag.

#### 2. MÖGLICHE KAPAZITÄTSSTEIGERUNGEN IN SENDUNGEN BZW. TONNEN

##### Sofort

Seit dem 1. Dezember 1989 hat Österreich 39 weitere Güter- und Kombiverkehrszüge auf der Brennerachse in Dienst gestellt.

##### Kurzfristig

Der gesamte kurzfristige Ausbau wird die Bahnkapazitäten im Transit durch Österreich mehr als verdoppeln. Ab 1996 steht damit je nach eingesetzter Kombiverkehrstechnik eine jährliche zusätzliche Kapazität von bis zu 1,8 Millionen Sendungen oder bis zu 33 Millionen Gütertonnen pro Jahr im kombinierten Verkehr zur Verfügung.

##### Mittelfristig

Bis 1998 wird durch den weiteren selektiven zweigleisigen Ausbau sowie sicherungstechnische und betriebstechnische Verbesserungen auf den Transitstrecken diese Kapazität um weitere 10 Millionen Gütertonnen pro Jahr erweitert.

##### Langfristig

Die Pyhrn-Schober-Achse wird zweigleisig ausgebaut. Ein Brennerbasistunnel dürfte die Zugkapazitäten auf der Brennerroute weiter auf bis zu 400 Zügen täglich verbessern. Nach dem Jahr 2010 kann sich damit die zusätzlich geschaffene Bahnkapazität im kombinierten Verkehr auf ein jährliches Gütervolumen je nach Kombiverkehrstechnik zwischen 60 und 89 Millionen Gütertonnen steigern.

Begriffsbestimmungen

~sofort“:	verfügbar ab 1. Januar 1995,
~kurzfristig“:	verfügbar ab Ende 1995,
~mittelfristig“:	verfügbar ab Ende 1997,
~langfristig“:	verfügbar - ab Ende 2000 auf der Pyhrn-Schober-Achse - ab Ende 2010 auf der Brenner-Achse.

**ANHANG 4**

**gemäß Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a des Protokolls**

Jahr	Prozentsatz der Ökopunkte	Ökopunkte für Österreich und die derzeitigen Mitgliedstaaten
(1)	(2)	(3)
1991 Basis	100,0 v. H.	23 306 580
1995	71,7 v. H.	16 710 818
1996	65,0 v. H.	15 149 277
1997	59,1 v. H.	13 774 189
1998	54,8 v. H.	12 772 006
1999	51,9 v. H.	12 096 115
2000	49,8 v. H.	11 606 677
2001	48,5 v. H.	11 303 691
2002	44,8 v. H.	10 441 348
2003	40,0 v. H.	9 322 632

Die Zahlen in Spalte 3 werden nach dem Verfahren des Artikels 16 angepaßt, damit die Transitfahrten von in Finnland, Norwegen und Schweden zugelassenen Lastkraftwagen anhand von indikativen Werten für die jeweiligen Länder mit berücksichtigt werden, die auf der Grundlage der Anzahl Transitfahrten im Jahr 1991 und des Richtwerts von 15,8 g NOx/kWh für NOx-Emissionen berechnet werden.

**ANHANG 5**

**BERECHNUNG UND VERWALTUNG DER ÖKOPUNKTE**

gemäß Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe b des Protokolls

1. Für jeden Lastkraftwagen, der Österreich durchfährt, sind bei jeder Fahrt (in eine Richtung) folgende Unterlagen vorzulegen:

- a) ein Dokument, aus dem der COP-Wert für die NOx-Emission des eingesetzten Lastkraftwagens hervorgeht;
- b) eine gültige Ökopunktekarte, die von den zuständigen Behörden ausgestellt wird.

Ad a):

Bei nach dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen Lkw soll das Dokument, das den COP-Wert nachweist, eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung, in der ein offiziell bestätigter COP-Wert für den NOx-Ausstoß angegeben ist, oder die Betriebserlaubnis (Typenschein) sein, in dem der Tag der Zulassung und der bei der Erteilung der Betriebserlaubnis gemessene Wert angegeben sind. Im letztgenannten Fall errechnet sich der COP-Wert, indem der Betriebserlaubniswert um 10 v. H. erhöht wird. Ist ein solcher Wert für ein Fahrzeug einmal festgesetzt, so kann er während der Lebensdauer des Fahrzeugs nicht mehr geändert werden.

Bei vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen und bei solchen Lkw, für die keine Bescheinigung vorgelegt wird, wird ein COP-Wert von 15,8 g/kWh angesetzt.

Ad b):

Die Ökopunktekarte enthält eine bestimmte Punktezahl und wird entsprechend dem COP-Wert der eingesetzten Fahrzeuge folgendermaßen entwertet:

- 1. Pro g/kWh NOx-Emission gemäß Nummer 1 Buchstabe a wird ein Punkt benötigt.