

II-6645 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3289/J

1989 -02- 28

D R I N G L I C H E A N F R A G E

des Abgeordneten Wabl und Freunde
betreffend Transitverkehr und EG
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Der Transitverkehr ist in Tirol, aber auch in anderen Bundesländern, zu der politischen Frage geworden. Die Zukunft eines intakten, lebenswerten Alpenraumes steht zur Disposition. Die Grenzen hemmungslosen wirtschaftlichen Wachstums und das Versagen der politischen Instanzen, wirksame Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung und dieses nachweislich bedrohten Alpenraumes zu unternehmen, werden hier offenkundig.

Durch die versuchte EG-Annäherung der Bundesregierung stehen ganze Regionen vor einer Überlebensfrage.

Der Widerstand der Bevölkerung nimmt zu. Zurecht sind sie nicht mehr gewillt, sich von den verantwortungslosen Politikern an die Interessen einer internationalen Frächterlobby und eines absurden wirtschaftlichen Systems verkaufen zu lassen, das sein Ziel offensichtlich darin sieht, zwischen Erzeugung und Konsumtion eines Produktes möglichst viele Kilometer zu legen.

Angesichts eines EG-Verhandlungsmandates, welches klar die Richtung dieser EG zeigt, ist die österreichische Bundesregierung aufgefordert, klar und unmißverständlich ihr politisches Wollen der Bevölkerung darzulegen. Obwohl der Transitverkehr auch derzeit ohne EG-Beitritt zunimmt, sind die derzeitigen - viel zu laschen - Beschränkungen wie 38 Tonnenlimit, teilweise Geschwindigkeitsbeschränkung bzw. Kontingentpolitik der EG ein Dorn im Auge. Ihr erklärtes Ziel ist es, diese zu beseitigen. Würde

- 2 -

Österreich hier auch nur ein wenig nachgeben, würde es zu einer Explosion des Transitverkehrs führen.

Dringlich muß die Regierung zur Transitfrage auch Stellung nehmen, weil sie allen Ernstes und entgegen dem erklärten Wunsch der Bevölkerung offensichtlich eine neue Transitroute eröffnen will. Durch den Vertrag über den Bau des Plöckentunnels droht eine neue Schleuse geöffnet zu werden. Zurecht steigen Bürgerinnen und Bürger auf die Barrikaden. Sie wollen ihr Land nicht unter einer Verkehrslawine begraben lassen.

Das Beispiel der Schweiz zeigt, daß durch eine konsequente restriktive Straßen-Transitpolitik, wie Tonnagebeschränkungen auf 28 Tonnen, Nachtfahrverbote, Sperrzeiten, maßgeblich der Straßengüter-Transit eingedämmt werden kann.

Es ist unbegreiflich, daß die österreichische Bundesregierung und namentlich der Verkehrsminister nicht gemeinsam mit der Schweiz eine mitteleuropäische "verkehrspolitische Großmacht" anstrebt und so die EG zwingt, ihre Transitpolitik zu ändern und sich statt dessen von der EG gegen die Schweiz ausspielen läßt. Hier sind klare Antworten von seiten des Verkehrsministers erforderlich.

Deswegen stellen die unterfertigten Abgeordneten folgende

A N F R A G E :

1. Weigern Sie sich nach wie vor ein Nachtfahrverbot für LKW auf den Transitrouten einzuführen?
2. Weigern Sie sich nach wie vor ein Sonntagsfahrverbot auf den Transitrouten einzuführen?

- 3 -

3. Weigern Sie sich nach wie vor, das zulässige Gesamtgewicht von LKW auf 28 Tonnen, nach Vorbild der Schweiz zu reduzieren?
4. Wie interpretieren Sie die Aussagen von Minister Graf, der vor einigen Wochen eben dieses gefordert hat? Werden Sie sich seiner Haltung anschließen, wie Sie es heute in einer Tageszeitung formulieren? Welche konkreten Schritte werden von der Bundesregierung zur Reduzierung des Gesamtgewichtes auf 28 Tonnen gesetzt?
5. Welche konkreten Schritte gedenken Sie zu setzen, um Gifttransporte im Transitverkehr zwingend von der Straße auf die Schiene zu bringen?
6. Welche Vorteile und welche Nachteile sind der Schweiz bisher aus ihrer restriktiven Transitpolitik erwachsen?
7. Wie verteilt sich derzeit bzw. innerhalb der letzten zehn Jahre der grenzüberschreitende Transitverkehr auf Bahn und Schiene
 - a) in der Schweiz,
 - b) in Österreich?
8. Wer trägt für diese katastrophale Entwicklung der letzten Jahrzehnte in Österreich die politische Verantwortung?
9. Werden Sie weiterhin die Schweizer Regierung unter Druck setzen, um zu erreichen, daß zu Lasten der Schweizer Bevölkerung und Umwelt auch dort die Transitlewne vergrößert wird?
10. Liegen Ihnen Untersuchungen vor, die Gesundheitsschäden durch den Transitverkehr vermuten lassen?

Was sind die Ergebnisse dieser Studien für

- a) die Tiroler,
- b) die Salzburger,
- c) die Kärntner Bevölkerung?

11. Welche Konsequenzen ziehen Sie aus diesen Untersuchungen?
12. Weigern Sie sich auch weiterhin, daß sektorale LKW-Fahrverbote für bestimmte Güter (Schotter, Holz, Schrott, etc.) auf den Transitrouten wirksam werden?

Der Plöckentunnel ängstigt die Tiroler Bevölkerung in höchstem Maße, da sie die Eröffnung einer weiteren Transitroute befürchten. Herr Bundesminister Graf hat in einer Anfragebeantwortung der Grünen Alternative gemeint, er sei für diese Entscheidung nicht zuständig.

13. Teilen Sie diese Auffassung?
14. Wer ist für den Plöckentunnel politisch verantwortlich?
15. Laut Teil 2 der Anlage zu § 2 des Bundesministeriengesetzes sind Sie im Rahmen der Bundesregierung zuständig für "Verkehrspolitik".

Sind Sie bereit, hier verbindlich zu erklären, daß der Plöckentunnel nicht gebaut wird?

16. Welche Zuwachsraten im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr erwarten Sie bis zum Jahr 2010, wenn
- a) die derzeitige österreichische Transitpolitik beibehalten wird;

- 5 -

- b) eine Reformpolitik nach Schweizer Muster (28 Tonnen Nacht- und Sonntagsfahrverbote, etc.) realisiert wird;
 - c) in allen entscheidenden Fragen den EG-Liberalisierungswünschen nachgegeben wird?
17. Wie werden sich diese Zuwachsraten nach den Szenarien a), b), c) (der Frage 16) auf folgende Transitrouten verteilen?
- a) Brenner
 - b) A 9
 - c) Tauernautobahn
 - d) Plöckenroute (nach Bau des Plöckentunnels)
18. Was kostet die österreichischen Steuerzahler jährlich der grenzüberschreitende Straßengüter-Transitverkehr (Erhaltungskosten, Überwachungskosten, Unfallkosten, Umweltfolgekosten)?
19. Wie werden sich diese Kosten für Österreich erhöhen, wenn eine Liberalisierung des Transitverkehrs nach den Wünschen der EG stattfinden wird?
20. Wie werden sich diese Kosten entwickeln, wenn eine Reformpolitik nach Schweizer Muster durchgeführt wird?
21. Um wieviel müßten die Frächter mehr bezahlen, wenn sie verursachergerecht für die von ihnen verursachten Kosten aufkommen müßten?
22. Welche Schritte werden Sie setzen, um verursachergerecht den LKW-Transitverkehr für die von ihm verursachten Schäden

- 6 -

bezahlen zu lassen? Welche Auswirkungen hätte eine solche Politik auf die relative Wettbewerbssituation der ÖBB?

23. Mit welchen Zuwachsraten des Transitverkehrs auf der Transitroute Kufstein-Plöckentunnel rechnen Sie nach Fertigstellung des Plöckentunnels?
24. Welche Konsequenzen wird der Bau des Plöckentunnels auf den Raum Kitzbühel haben (ökologische Zerstörung, Waldsterben, Fremdenverkehr, etc.)?
25. Wie werden nach Fertigstellung der folgenden Straßenzüge deren Kostendeckungsgrade aussehen (einerseits für den Gesamtstraßenverkehr, andererseits für den Gütertransitverkehr)?

A 9, A 4, S 18, S 6, Plöckentunnel

26. Welche Konsequenzen hätte eine restriktive Transitpolitik nach Schweizer Muster auf die Erlössituation der ÖBB?
27. Sind Sie bereit, sich dafür einzusetzen, daß in den entsprechenden Gesetzen verschärfte verpflichtende Emissionsnormen für LKW eingeführt werden, deren Einhaltung Voraussetzung für eine Fahrgenehmigung (auch für ausländische LKW) in Österreich sein wird?
28. Wie werden nach Ihren Wünschen solche Normen aussehen, wann sollen sie eingeführt werden?
29. Können Sie garantieren, daß Österreich seine vergleichsweise strengen Emissionsgrenzwerte für Kraftfahrzeuge in Zukunft nicht nur beibehalten, sondern auch verschärfen wird (LKW, Busse, zweirädrige KFZ, Diesel-KFZ)?
30. Können Sie hier und jetzt der österreichischen Volksvertre-

- 7 -

tung klar das österreichische Verhandlungsmandat gegenüber der EG betreffend Transit erläutern?

31. Worin unterscheidet sich dieses Verhandlungsmandat von der Schweizer Transitpolitik?
32. Können Sie garantieren, daß es unter Ihrer Verhandlungsführung der EG keinerlei Zugeständnisse betreffend eines Transitzkorridors nach Wünschen der EG geben wird, welche von den österreichischen Normen abweichen?
33. Können Sie garantieren, daß die österreichische Kontingentpolitik nicht aufgelassen wird und die Kontingente bis zum Jahr 2000 auch nicht erhöht werden?
34. Können Sie der Tiroler, Kärntner und Salzburger Bevölkerung Auskunft geben, um wieviel sich im Jahr 2000 das Transitzvolumen auf der Straße gegenüber heute reduziert haben wird?

In formeller Hinsicht wird beantragt, diese Anfrage gemäß § 93 der Geschäftsordnung des Nationalrates als dringlich zu behandeln und dem Erstunterzeichner vor Eingang in die Tagesordnung Gelegenheit zur Begründung geben.